

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 25 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La que suscribe, diputada María del Rocío Corona Nakamura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que **se reforma y adiciona el artículo 25 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

Es indudable que en la actualidad resulta de suma importancia garantizar y atender, tanto por el gobierno como por la sociedad en su conjunto, lo señalado en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual a la letra establece lo siguiente:

“Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley”.¹

Asimismo, el artículo 15 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en su fracción XII, señala que:

“Para la formulación y conducción de la política ambiental y la expedición de normas oficiales mexicanas y demás instrumentos previstos en esta Ley, en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico y protección al ambiente, el Ejecutivo Federal observará los siguientes principios:

I. a XI. ...

XII. Toda persona tiene derecho a disfrutar de un ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. Las autoridades en los términos de esta y otras leyes, tomarán las medidas para garantizar ese derecho;”²

En este sentido, no debemos ignorar que, con relación al cuidado y preservación del medio ambiente y disposición de recursos naturales, nos encontramos en una situación de emergencia que amenaza nuestro futuro.

Frente a dicho escenario, tanto la sociedad civil organizada como algunos sectores de la población en general han hecho conciencia sobre la emergencia ambiental que actualmente enfrentamos y gracias a ello han emprendido acciones de concientización dirigidas a diversos sectores.

Lamentablemente, las acciones emprendidas no han resultado suficientes, por ello es fundamental asumir el reto de atender, aminorar y revertir el daño causado a nuestro medio ambiente.

La contaminación se define como “la introducción de cualquier agente químico, físico o biológico cuya presencia o acumulación tiene efectos nocivos en el entorno natural, la salud y el bienestar de las personas”.³

Con la definición anterior podemos darnos cuenta de la magnitud de los daños causados al medio ambiente, generados por las diferentes fuentes y formas de contaminación, lo cual ha derivado en graves consecuencias, ejemplo de ello es el aumento en la temperatura de la Tierra. Existen informes que sitúan al aumento de la temperatura del año 2020 hasta los 1.2 grados centígrados. Según lo señalado por el Acuerdo de París, se estima que el aumento de la temperatura debe mantenerse lo más cercano a 1.5 grados centígrados, sin embargo, algunas proyecciones estiman que, de continuar con la tendencia, esta cifra llegará a superarse entre 2030 y 2050.⁴

Dicho incremento en la temperatura de la Tierra resulta preocupante, en los últimos años la presencia y aumento en los desastres causado por fenómenos naturales ha sido constante, han aumentado de manera alarmante las sequías prolongadas, las inundaciones, entre muchos otros fenómenos meteorológicos.⁵

En síntesis, podemos afirmar que la demanda de recursos naturales es más alta que nunca y continúa creciendo; para comida, ropa, agua, vivienda, infraestructura y otros aspectos de la vida, la extracción de recursos ha aumentado más del triple desde 1970, con un incremento del 45 por ciento en el uso de combustibles fósiles.⁶

En nuestro país, los efectos negativos del cambio climático no han pasado desapercibidos, de acuerdo con información del Atlas Global del Carbono, México es uno de los líderes en emisiones de dióxido de carbono en América Latina.⁷

En lo que se refiere a nuestros recursos naturales el balance es también negativo, tan solo entre el año 2005 y 2010 se destruyeron anualmente aproximadamente 155 mil hectáreas de bosques.⁸

En lo que respecta a temas relacionados con el agua, la situación no es distinta, una importante cantidad de ríos y lagos se encuentran altamente contaminados a causa de diversos factores, tales como:

- Desechos industriales sin tratamiento.
- Desechos municipales sin tratar (aguas residuales)
- Aumento de la temperatura del agua lo que ocasiona disminución de oxígeno en su composición.
- Deforestación y erosión del suelo.

-Uso de pesticidas y fertilizantes.

-Depósito de desechos sólidos a los cuerpos de agua.⁹

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, durante 2017 la red nacional de monitoreo de la calidad del agua contaba con 5 mil 28 sitios distribuidos en todo el país, los resultados que arrojaron fue que por lo menos el 10.5 por ciento del agua disponible para consumo humano presenta niveles preocupantes de contaminación, mientras que el 23 por ciento es aceptable, el 12.9 por ciento de buena calidad y únicamente el 53.6 por ciento tiene calidad excelente.¹⁰

Aunque lo anterior pareciera un nivel aceptable en cuanto a disposición de agua de buena calidad y apta para nuestro consumo, en realidad no es así, ya que ese 53.6 por ciento de agua con excelente calidad corresponde a agua proveniente de los mantos acuíferos y en ese tema es necesario señalar que poco más del 30 por ciento de toda el agua de la que disponemos para nuestro consumo de dichos mantos acuíferos no se obtiene de manera sustentable, al contrario, se extrae sin la más mínima preocupación por la tasa de retorno o recuperación.

En nuestro país la sobreexplotación de los mantos acuíferos es, junto a la contaminación del agua, un serio problema el cual requiere ser atendido, basta con señalar el número de mantos acuíferos altamente contaminados que existen actualmente. En el año 1975 teníamos 32 mantos acuíferos sobreexplotados, para el año 2019 eran ya 157.¹¹

Aunado a lo anterior, tenemos que, en promedio, el 60 por ciento del agua para consumo humano se obtiene de fuentes no obligatoriamente renovables y en muchos de los casos altamente contaminadas, asimismo un 35 por ciento del agua total que consumimos se obtiene de fuentes subterráneas, siendo muchas de ellas tomas ilegales y, por ende, carentes de supervisiones y manejo sustentable; por su parte, únicamente el 5 por ciento de toda el agua que utilizamos diariamente la obtenemos de fuentes renovables como lo son mantos acuíferos reabastecidos por filtraciones de agua de lluvia.¹²

Por otro lado, en lo que respecta a la generación de desechos, residuos o de basura, tenemos de igual forma cifras inquietantes. En primer lugar, encontramos niveles muy elevados de generación de basura, se tiene registro que durante el año 2020 cada persona en nuestro país generó en promedio 0.9444 kilos de basura o residuos diariamente; lo que nos da un total de basura generada diariamente de alrededor de 120 mil 128 toneladas.¹³

De esta alarmante cantidad de basura que se genera en nuestro país diariamente, tan solo el 31.56 por ciento es susceptible de aprovechamiento, el otro 46.42 por ciento son residuos orgánicos y un 22.03 por ciento se trata de diferentes tipos de basura.¹⁴

Desafortunadamente, únicamente se realiza la recolección del 83.87 por ciento de toda la basura generada y casi el 70 por ciento de esta basura termina depositada en rellenos sanitarios que, mayoritariamente, son vertederos a cielo abierto, es decir fuentes de contaminación adicionales.¹⁵

Con relación a la contaminación del aire las cifras son igualmente preocupantes, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, nuestro país ocupa el primer lugar en Latinoamérica por muertes atribuibles a la contaminación del aire por quema de combustibles fósiles.¹⁶

Asimismo, se reporta en diversos medios de comunicación que nuestro país se encuentra igualmente en los primeros lugares en la lista de países más contaminantes por partículas PM 2.5.¹⁷

En total en nuestro país se reportan por lo menos 48 mil muertes atribuibles a la contaminación del aire, de dichas muertes al menos el 10 por ciento se presenta en menores de 5 años de edad.¹⁸

Como ya se ha señalado en párrafos anteriores, durante el periodo comprendido entre los años 2000 al 2010 fuimos el primer lugar en América Latina con el mayor volumen de emisiones de gases altamente contaminantes.¹⁹

Por todo lo anterior, resulta imprescindible estar alertas, pero sobre todo es fundamental centrar nuestra atención y esfuerzos en implementar acciones dirigidas a contener los efectos negativos de la contaminación en el medio ambiente.

Los adelantos científicos y tecnológicos ponen a nuestra disposición múltiples herramientas y alternativas dirigidas no solo a disminuir los elevados niveles de contaminación ambiental, sino también a erradicar emisiones contaminantes y, a la vez, prevenir la generación de las mismas.

Sin embargo, el no utilizar este tipo de alternativas nos mantiene en una situación de rezago científico, tecnológico, pero, sobre todo, con una desventaja en materia de cuidado y preservación del medio ambiente, lo cual tiene implicaciones directas en materia de salud pública.

Una de las principales fuentes de emisión de gases contaminantes está relacionada con el transporte público y de carga; si bien en materia de movilidad y conectividad el transporte es indispensable, es importante emplear alternativas que permitan disminuir considerablemente sus emisiones contaminantes.

En nuestro país son ampliamente conocidos los pendientes y desafíos que se tienen en materia de transporte público y de carga, ya sea por su obsolescencia, por su poca eficiencia, por sus elevados costos y su inseguridad, o bien, por los altos niveles de contaminación que genera. El reto de disminuir dichas emisiones en el transporte público y de carga es precisamente el objeto de la presente iniciativa.

De acuerdo con información de diversos medios de comunicación, el transporte público y de carga en México causa el 80 por ciento de la contaminación en el país, debido a que utiliza tecnología obsoleta y no existen controles para regular sus emisiones.²⁰

El Consejo Internacional de Transporte Limpio aseguró que aplicando mejores tecnologías a las unidades de transporte se podría mejorar significativamente la calidad del aire en un 95 por ciento.²¹

Las consecuencias negativas de las emisiones del sector transporte en materia de salud, calidad de vida e impacto negativo al medio ambiente han ido en aumento, por ello se requiere la puesta en marcha de acciones de manera urgente a fin de disminuir los estragos causados.

Afortunadamente, dichas alternativas son cada vez más accesibles no solo en cuestión de costos y disponibilidad, sino que también son ampliamente reconocidas y aprobadas gracias a su eficiencia, lo que las hace aún más atractivas.

El término de energías limpias es cada vez más utilizado a nivel internacional. De acuerdo con información de sitios especializados en la materia se definen como energías limpias o energías verdes a aquellas formas de obtención de energía que producen un mínimo o nulo impacto ecológico en el medio ambiente, durante sus procesos de extracción y generación, es decir, se trata de energías ecológicas o eco-amigables.²²

Asimismo, se reconoce que en la práctica no existe aún una forma de obtención de energía aprovechable que sea absolutamente inocua en términos medioambientales, sin embargo, algunas contaminan mucho más que otras y dejan una huella imborrable de su presencia en el ecosistema y en la salud de los seres vivos. Aquellas que parecen ser más seguras y confiables en términos ecológicos son las que consideramos como limpias.²³

En este orden de ideas, las energías limpias suelen emplear la fuerza y el calor de los elementos naturales, utilizándolos como un canal para generar con ellos electricidad utilizable en los hogares e industrias y lo hacen causando el menor impacto posible en sus respectivos ecosistemas.²⁴

Sin embargo, se reconoce a la vez que hoy se impone la necesidad urgente de desarrollar e implementar un sistema de obtención de energía eficiente y sostenible que no acabe con el planeta.²⁵

Igualmente, se señala que nuestro mundo cada día requiere más y más energía, pero los combustibles fósiles y la energía nuclear representan una amenaza más que una solución dadas sus consecuencias en la salud humana y en el balance climático del mundo. En este contexto, las energías limpias se hacen cada vez más necesarias.²⁶

Como se puede observar, es imperativo no solo voltear a ver lo que otras naciones están haciendo en materia de generación, uso y aprovechamiento de energías limpias, sino también lo que están llevando a cabo en cuanto a su aplicación en diversos ámbitos.

Específicamente, en nuestro país se requiere reconvertir el transporte público y de carga a fin de transitar de un sistema obsoleto, ineficiente y altamente contaminante a un transporte moderno, eficiente, accesible, viable y, sobre todo, limpio en cuanto a la emisión de contaminantes.

Por todos los argumentos antes expuestos, se busca modificar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objetivo de atender lo señalado en su artículo primero, el cual a la letra dice:

“**Artículo 1.** La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y

X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial".²⁷

Como se puede apreciar es en este ordenamiento en donde resulta pertinente incluir una disposición con el propósito de establecer la incorporación e implementación del uso obligatorio de energías limpias en el transporte público y de carga en todo el país.

Lo anterior nos permitirá establecer la corresponsabilidad del gobierno y del sector transporte, público y de carga, para transitar a esa conversión urgente y necesaria a fin de contar con un transporte moderno, eficiente, accesible, viable y, sobre todo, limpio en materia energética.

Es fundamental asumir con responsabilidad la problemática de las emisiones de gases contaminantes, es momento de actuar e implementar acciones dirigidas a reducir los alarmantes índices de contaminación registrados en el país, los cuales no solo afectan al medio ambiente, sino también la salud pública.

Por todo lo antes expuesto, se somete a consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 25 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Único. Se reforman las fracciones VII y VIII; y se adiciona una fracción IX al artículo 25 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 25. Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I. a VI. ...

VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la

sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e

VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad, y

IX. La incorporación e implementación del uso obligatorio de energías limpias en el transporte público y de carga.

Transitorio

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

Notas

1 [1] <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

2 [1] <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGEEPA.pdf>

3 [1] www.agua.org.mx

4 [1] <https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20210325/6605302/aumento-temperatura-planeta-tres-graficos.html>

5 Ibidem

6 [1] <https://www.un.org/es/actnow/facts-and-figures>

7 [1] <https://www.elsoldemexico.com.mx/doble-via/ecologia/mexico-primer-lugar-en-emitir-co2-en-america-latina-cambio-climatico-acuerdo-de-paris-4784711.html>

8 [1] <https://www.voragine.com.mx/2021/02/02/mexico-pierde-155-mil-hectareas-de-bosques-anuales-por-deforestacion/>

9 [1] www.agua.org.mx

10 [1] <https://www.cuentame.inegi.org.mx/territorio/agua/sobreexplota.aspx>

11 [1] www.agua.org.mx

12 [1] <https://www.cuentame.inegi.org.mx/territorio/agua/sobreexplota.aspx>

13 [1] <https://www.excelsior.com.mx/nacional/conoce-la-radiografia-2020-sobre-la-generacion-de-residuos-en-mexico/1388757>

14

<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/555093/DiagnosticoBasicoGestionIntegralResiduosF.pdf.pdf>

15 Ibidem

16 [1] <https://www.adn40.mx/internacional/nota/notas/2021-02-11-13-07/la-contaminacion-causa-mas-muertes-en-mexico-que-en-cualquier-otro-pais-de-latinoamerica>

17[1] <https://www.xataka.com.mx/ecologia-y-naturaleza/mexico-tiene-lugar-11-paises-contaminantes-pm2-5-particulas-culpables-cuatro-millones-muertes-anuales-mundo>

18[1] <https://www.sinembargo.mx/07-09-2020/3855577>

19[1] <https://www.adn40.mx/internacional/nota/notas/2021-02-11-13-07/la-contaminacion-causa-mas-muertes-en-mexico-que-en-cualquier-otro-pais-de-latinoamerica>

20[1] <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/transporte-publico-y-de-carga-causa-80-de-la-contaminacion-expertos/>

21 Ibidem

22[1] <https://concepto.de/energias-limpias/>

23 Ibidem

24 Ibidem

25[1] <https://concepto.de/energias-limpias/>

26 Ibidem

27 <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 18 de abril de 2023.

Diputada María del Rocío Corona Nakamura (rúbrica)