

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 7° DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DE LA DIPUTADA ALMA DELIA NAVARRETE RIVERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Alma Delia Navarrete Rivera, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXV Legislatura en la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en la fracción I, numeral 1, del artículo 6 y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta **asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción VI al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, de conformidad con la siguiente.

Exposición de Motivos

A partir del 18 de diciembre de 2020, las y los mexicanos obtuvieron el reconocimiento de un nuevo derecho humano en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, logrando dar un paso muy importante en materia de movilidad.

Para la ejecución y cumplimiento de este nuevo derecho, las autoridades competentes y el Poder Legislativo, trabajaron con diversos sectores de la población y asociaciones civiles interesadas en el impulso de una nueva Ley General que diera cumplimiento al derecho a la movilidad, “en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad” (artículo 4o., CPEUM).

Con ello se logra expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, entrando en un vigor el 17 de mayo de 2022.

Hoy a casi un año de su publicación, las dependencias competentes, las entidades federativas y sectores de la sociedad expertos en la materia, se encuentran trabajando en el máximo referente de actuación para la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, es decir, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Ésta deberá considerar sin excepción alguna aquellos temas involucrados en la materia, para garantizar el acceso a la movilidad de todas y todos los mexicanos. Como; la movilidad desde un enfoque de género, la movilidad para personas con discapacidad y grupos vulnerables, la movilidad bajo políticas amigables con el medio ambiente (sostenible y sustentable), y sus implicaciones para la transición hacia la movilidad eléctrica.

Asimismo, debe destacarse que el poder legislativo, comparte en mayor medida la responsabilidad de construir las rutas necesarias para el cumplimiento de los objetivos planteados en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Sin embargo, de acuerdo con el artículo 7 de la ley citada, corresponde en primera instancia al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial cumplimentar estos objetivos.

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial **será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial**, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, **a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley**, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de

I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;

II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

III. La Secretaría de Economía;

IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local; y

V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la ley.

La integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial representa espacios administrativos y de competencia que deben ser resueltos a la brevedad. Pues la inclusión temprana de las dependencias ampliamente calificadas en el tema, harán una enorme diferencia en el alcance de las metas y objetivos para la movilidad y seguridad vial.

La presente iniciativa observa la importancia de añadir la participación de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Dado que, desde el ámbito de sus competencias puede registrar datos relevantes que permitan sumar a las políticas de movilidad, sin comprometer los ecosistemas y la salud de la población.

La movilidad y el ambiente

De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, entendemos por movilidad “el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través **de diversos modos**, orientando a satisfacer las necesidades de las personas”.

Observando que en la misma ley se reconocen las distintas maneras de llevar a cabo nuestros desplazamientos, que van desde los traslados tradicionales (a pie), hasta el uso de autos particulares. Y precisamente, son estos últimos los que han dejado una huella ambiental incontrolable que han desencadenado una serie de consecuencias medio ambientales para todo el planeta.

En este sentido, se han presentado distintas declaraciones de carácter nacional que dan respuesta a la urgencia de transitar de manera gradual a la electromovilidad. Entre las que destaca, el Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024; el Decálogo de acciones contra el cambio climático; y la Alianza de Ciudades por la Electromovilidad.

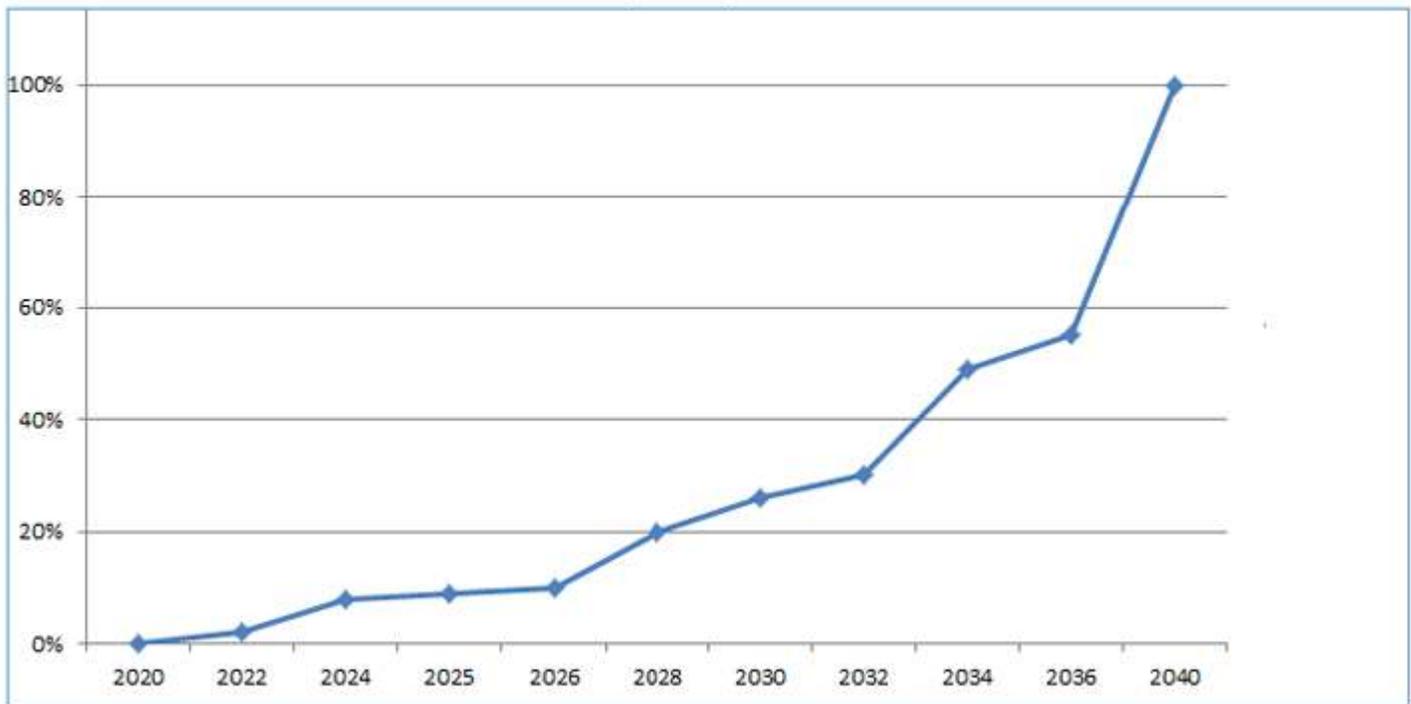
Respecto al Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024 (esfuerzo conjunto del gobierno de México, y cerca de ocho dependencias de gobierno) se busca “impulsar políticas y acciones de movilidad sostenible con el fin de promover transportes eficientes, de bajo carbono, y asequibles para la población” (Estrategia prioritaria 2.2).

Con respecto al Decálogo de Acciones contra el Cambio Climático, presentado por el presidente Andrés Manuel López Obrador. Se dieron a conocer las diez acciones que se han implementado para frenar y combatir el cambio climático, entre las que destaca; lograr que el “50% de la producción de vehículos en el país, sea de vehículos con cero emisiones contaminantes para 2030”.

Mientras, la Alianza de Ciudades por la Electromovilidad busca promover la movilidad eléctrica en las 10 ciudades del país que presenten mayores problemas de calidad del aire.

Escenario de electromovilidad al 2040

Ventas de vehículos ligeros particulares cero emisiones



IMC: Iniciativa Climática de México.

De acuerdo a las proyecciones realizadas por la Iniciativa Climática en México, se espera que en 2030 se alcance 26 por ciento de ventas de vehículos cero emisiones, para que posterior a ello, en el año 2040 se logre 100 por ciento.

Lo anterior, permite entender que el compromiso de generar fuentes de movilidad sustentable, es una tarea que debe residir en más de una dependencia, para que el alcance de esta meta cobre mayor relevancia en el ejercicio de las políticas para la Movilidad y Seguridad Vial.

El fenómeno de la electromovilidad representa todo un reto para la aplicación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Misma que es dirigida, implementada y vigilada por los integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

La coordinación temprana de la Semarnat con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y la Secretaría de Economía, permitirá generar insumos técnicos para la contribución al desarrollo de estrategias para la electromovilidad, permitiendo relacionar proyectos de energías limpias y renovables en el país.

Siempre de la mano con los ejes establecidos en la ley, que permiten colaborar bajo un enfoque de perspectiva de género, y una visión transversal de los derechos humanos para garantizar la accesibilidad universal a los distintos sistemas de movilidad. Todo ello, mientras se mitigan los impactos negativos de proyectos de infraestructura energética y la disminución progresiva del carbón.

Las repercusiones al ambiente por el uso excesivo de automóviles, es un problema público que ha captado la atención de organismos internacionales, y de distintos gobiernos. Tan sólo en México constantemente son reportadas las preocupantes cifras de contaminación ambiental causadas por la emisión de Gases Efecto Invernadero (GEI), de los cuales el 16.2% provienen de viajes de transporte **individual** motorizado (ONU-Hábitat, 2022).

La ONU comunicó que “algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos, representan hasta 60 por ciento de la contaminación por partículas suspendidas gruesas (PM-10). Ello sitúa a Ciudad de México y los estados colindantes como una de las áreas con mayor concentración de CO² (ONU-Hábitat, 2022).

Sin embargo, las repercusiones al medio ambiente son una parte del amplio problema que representan. Ya que la Organización Mundial de la Salud ha reportado que cada año mueren en México cerca de 14,700 personas por causa de enfermedades relacionadas a la pésima calidad del aire (OMS, 2022).

Continuando con el análisis de la Organización de las Naciones Unidas, se observa que los automóviles particulares generan cerca de 18 por ciento de las emisiones de CO², componente responsable de agravar el efecto invernadero (ONU, 2022).

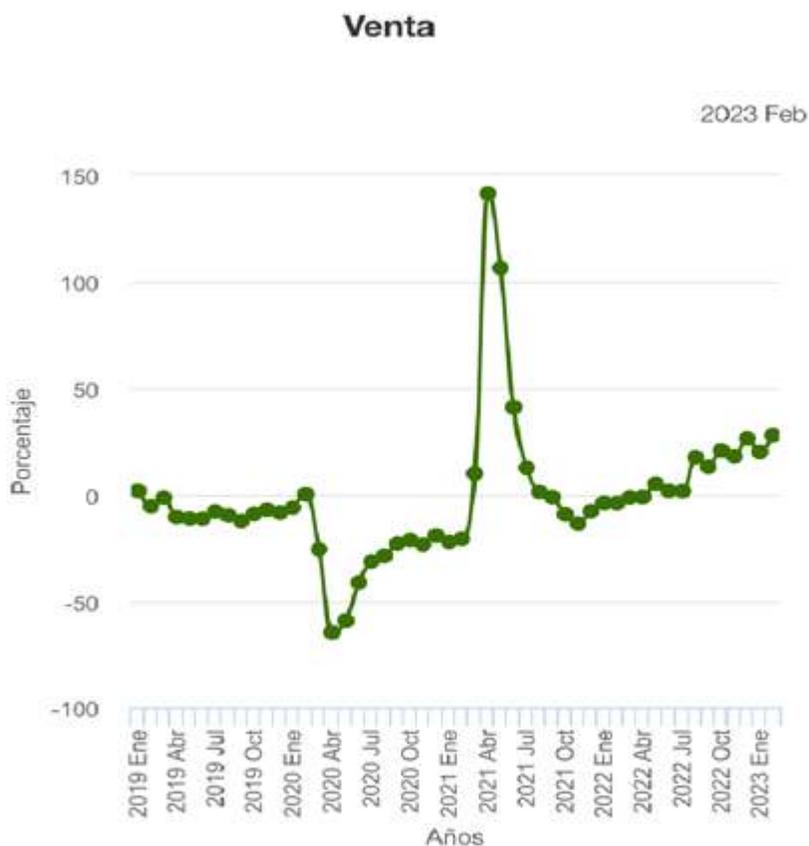
La ONU advierte que en caso de no ser atendido este fenómeno le podría costar al país cerca de 6 por ciento del Producto Interno Bruto. Este dato es más que alarmante. Sin embargo, la solución a este agravante problema puede y debe ser combatido desde políticas de prevención.

Una de las acciones más populares que ha adoptado el Gobierno de México, obedece a la “contingencia ambiental”, misma que de acuerdo con la Sedema “se aplica cuando una concentración de contaminantes o un riesgo ecológico derivado de actividades humanas o fenómenos naturales que afectan a la salud de la población o el ambiente.” (Secretaría del Medio Ambiente, 2023).

Estas acciones van desde evitar hacer actividades al aire libre, hasta restringir la circulación de cierto número de vehículos con determinado holograma.

En este punto, resulta importante comprender el verdadero trasfondo de este problema público. Ya que el parque vehicular en México continúa reportando un aumento en la producción y venta de autos en todo el territorio.

De acuerdo con cifras reportadas por el Inegi en diciembre de 2021 se vendieron 97 mil 420 unidades, mientras que en diciembre de 2022 se vendieron 123 mil 282 unidades, y en lo que va de 2023 en febrero se cerraron las ventas con 101 mil 911 unidades, como se muestra en el siguiente gráfico:



Fuente: Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL).

Es decir, el parque vehicular continúa aumentando, la congestión se vuelve cada vez más grave, traduciéndose en el aumento significativo de tráfico, el cual genera emisiones de gases efecto invernadero, creando afectaciones al medio ambiente y en consecuencia aumentando problemas de salud pública.

El comportamiento de este fenómeno es predecible y cíclico, sin embargo, aún estamos a tiempo de **sumar políticas en materia de movilidad y cambio climático que mitiguen este grave problema.**

México forma parte hoy de importantes tratados nacionales e internacionales. Y entre los internacionales destaca el Acuerdo de París, que obedece al compromiso mundial de combatir el cambio climático. Este acuerdo “proporciona a los países desarrollados una ruta para que ayuden a las naciones en desarrollo a mitigar y adaptarse al cambio climático” (ONU).

Nuestro país se ha comprometido a mantener la temperatura media mundial por debajo de los 2°C, reducir las emisiones de CO², fortalecer la resiliencia y reducir la vulnerabilidad al cambio climático en un marco de sostenibilidad.

Sin embargo, este 2023 se dará a conocer el primer balance mundial, que contendrá los avances de los objetivos de dicho acuerdo (ONU). Con ello se obtendrá un diagnóstico actualizado y certero sobre los resultados reales de las medidas que han sido implementadas en estos últimos años.

Asimismo, existe un órgano evaluador de la política nacional implementada en México, misma que guarda congruencia con los objetivos del Acuerdo de París, establecida en el artículo 98 de la Ley General de Cambio Climático:

La política nacional de Cambio Climático estará sujeta a evaluación periódica y sistemática a través de la Coordinación de Evaluación, tomando en consideración los informes de evaluación del IPCC, así como las evaluaciones periódicas establecidas dentro del Acuerdo de París, para proponer en su caso, su modificación, adición o reorientación total o parcialmente (LGCC).

La Ley General de Cambio Climático contiene en su articulado distintos mecanismos de evaluación que guardan congruencia con las responsabilidades nacionales e internacionales en materia de mitigación del cambio climático.

Por ello, la presente iniciativa propone un nuevo espacio de colaboración entre el Sistema Nacional de Movilidad y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, que de apertura a la generación de alianzas clave para todos los sectores involucrados, y con ello estimular el debate y generación de ideas que den apertura al impulso de acciones climáticas de carácter global y nacional, que estén alineadas a los compromisos adquiridos con los organismos internacionales, y por supuesto con los objetivos de la movilidad.

Hoy hay evidencia de esfuerzos nacionales que han comenzado a forjar alianzas para la transición hacia la electromovilidad que, de acuerdo a datos recabados por la SEMARNAT, existen 8 entidades federativas que han conformado la Alianza de Ciudades por la Movilidad Eléctrica (Coahuila, Tlaxcala, Guanajuato, Chihuahua, Guerrero, Ciudad de México, Yucatán y Baja California Sur). Sin embargo, 24 entidades federativas son ajenas aún a esta Alianza, que podría ser impulsada desde el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, **con la integración de la Semarnat**. Para garantizar así la transición a la movilidad eléctrica de manera equilibrada y justa, en todo el territorio mexicano.

La actual propuesta, expone que México aún se encuentra a tiempo de atacar las causas y reducir el impacto al cambio climático. A través de nuevas rutas que permitan regular la movilidad eléctrica; adoptar esquemas de educación vial sobre la importancia del uso de la movilidad eléctrica, (ya que la solución no es únicamente adoptar estas tecnologías, sino saber usarlas con conciencia); generar políticas de desarrollo urbano que den paso a la edificación de ciudades más sostenibles e inteligentes.

Es claro que las emisiones contaminantes provienen de diversas fuentes, sin embargo, el sector automotriz y de transporte, debe ser abordado desde el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, para que de la mano con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales se implanten técnicas y acciones que no comprometan el desarrollo sustentable de la movilidad.

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Texto Vigente	Propuesta de reforma
<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Seguridad Vial</p> <p>...</p> <p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p> <p>I. ... a III. ...</p> <p>Sin Correlativo</p> <p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>	<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Seguridad Vial</p> <p>...</p> <p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p> <p>I. ... a III. ...</p> <p>IV. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;</p> <p>V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>

Fundamento legal

Con base en los motivos expuestos, en mi calidad de diputada por el distrito X del estado de México, e integrante del Grupo Parlamentarios Morena en la LXV Legislatura, y con fundamento en lo que disponen 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 del Congreso de la Unión, presento a consideración del pleno el siguiente

Decreto por el que se adiciona la fracción IV y se recorren las subsecuentes del artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Único. Se **adiciona** la fracción IV, con lo que se recorre el orden de las demás fracciones, al apartado A del artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

A. El sistema nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de

I. a III...

IV. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y

VI. El sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la ley.

...

B...

I. a XIV...

Transitorio

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

Notas

Gobierno de la República (23 septiembre de 2014). Compromisos de Mitigación y Adaptación ante el Cambio Climático para el periodo 2020-2030. Cumbre Climática Nueva York. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/162974/2015_indc_esp.pdf

Inegi. (2023). Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros. México. Datos primarios: Inegi. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/>

International Copper Association México (2019). Alianza por la Electromovilidad en México. Procobre, Centro Mexicano de Promoción del Cobre, AC. Recuperado de https://www.conuee.gob.mx/transparencia/boletines/transporte/automovilistaeficiente/otrosdocumentos/Plan_estrategico_version_final-comprimido_Procobre.pdf

ONU (2022). *Contaminación, automóviles y calidad del aire*. México, ONU-Hábitat. Recuperado de <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

Organización de las Naciones Unidas (2015). Acción por el Clima: Acuerdo de París. un.org Recuperado de <https://www.un.org/es/climatechange/paris-agreement>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 20 de abril de 2023.

Diputada Alma Delia Navarrete Rivera (rúbrica)

SIL