

INICIATIVA QUE ADICIONA LOS ARTÍCULOS 3° Y 46 BIS DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, SUSCRITA POR LA DIPUTADA AMPARO LILIA OLIVARES CASTAÑEDA Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La suscrita, diputada Amparo Lilia Olivares Castañeda, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73, fracción XXI, inciso c), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 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 I Bis y IX al artículo 3 y se adiciona el artículo 46 Bis a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

El diseño del espacio público en las ciudades mexicanas refleja históricamente una visión centrada en el automóvil privado, con consecuencias profundas para la salud, la equidad, el medio ambiente y la calidad de vida de millones de personas. La marginación estructural de la infraestructura peatonal en el ordenamiento urbano ha generado un entorno inseguro, insalubre e inequitativo para quienes se desplazan a pie, en transporte público o en bicicleta.

En México, más del 50 por ciento de los traslados diarios se realizan a pie o en transporte público, pero menos del 30 por ciento del espacio vial está destinado a este tipo de movilidad. Estudios de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y del INEGI revelan que en al menos el 70 por ciento de las zonas urbanas del país las banquetas son inexistentes, estrechas o presentan obstáculos que impiden su uso seguro, especialmente para personas con discapacidad, adultos mayores o niñas y niños.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana de 2022, el 40.5 por ciento de los hogares considera que caminar por su colonia representa un riesgo por la falta de banquetas, iluminación o arbolado urbano. Esta ausencia de infraestructura peatonal y verde contribuye a la reproducción de desigualdades estructurales, al tiempo que socava el derecho a la movilidad, el acceso equitativo al espacio público y la salud.

Asimismo, la infraestructura verde es también fundamental en un contexto de emergencia climática. Las ciudades enfrentan temperaturas hasta seis grados centígrados más altas que sus periferias por efecto de las islas de calor urbanas, lo cual agrava las enfermedades respiratorias y cardiovasculares, especialmente en poblaciones vulnerables. Datos de la Secretaría de Salud indican que las olas de calor urbanas provocaron más de 400 muertes tan solo en 2023, y que las áreas más afectadas carecían de árboles y espacios sombreados. Las zonas urbanas que cuentan con arbolado maduro y corredores verdes pueden reducir hasta un 40 por ciento la temperatura superficial, disminuir la contaminación del aire y mejorar la salud mental de sus habitantes.

La falta de una red funcional de conectividad peatonal con criterios ambientales agrava estos problemas. No existen en México lineamientos federales que obliguen a la implementación de banquetas amplias ni de corredores verdes interconectados. Esto genera fragmentación territorial, inseguridad vial, deterioro ambiental y pérdida de cohesión social. Los efectos son más severos para las mujeres, niñas y personas mayores, quienes dependen más del transporte no motorizado; para las personas con discapacidad, que enfrentan entornos intransitables; y para quienes viven en situación de pobreza, que habitan en colonias sin infraestructura básica ni sombra.

Adicionalmente, esta propuesta se inscribe en una visión más amplia de desarrollo urbano que apuesta por ciudades inteligentes, resilientes y habitables. Las banquetas amplias y los corredores verdes no solo promueven la movilidad activa, también forman parte de una infraestructura urbana que mejora la conectividad digital, la gestión climática, la eficiencia energética y la calidad del espacio público. La integración de sensores ambientales, sistemas de iluminación inteligente y plataformas de participación ciudadana en estos corredores puede convertirlos en nodos estratégicos de monitoreo, cuidado ambiental y cohesión social.

Ahora bien, entrando al marco legal, el artículo 1o. constitucional impone el principio de progresividad de los derechos humanos, el artículo 4o. reconoce el derecho a un medio ambiente sano, el artículo 11 garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y el artículo 115 otorga a los municipios la competencia para ordenar y dotar de servicios al espacio urbano. Además, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido, en las acciones de inconstitucionalidad 107/2018 y 118/2019, que la movilidad es un derecho autónomo cuya garantía implica transformar la configuración física del entorno urbano. De igual forma, el derecho a la ciudad, recogido en los principios de la propia Ley General de Asentamientos Humanos, obliga a construir entornos urbanos inclusivos y seguros para todos los sectores de la población.

A nivel internacional, la propuesta se alinea con los compromisos asumidos por México en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, que llama a lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. La Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat exige priorizar la movilidad activa, el espacio público accesible y el diseño urbano orientado al bienestar humano y la sostenibilidad ecológica. El Acuerdo de París promueve soluciones basadas en la naturaleza para la adaptación y mitigación del cambio climático. Asimismo, el Convenio sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad obliga a garantizar la accesibilidad universal en el espacio público como una condición para la igualdad y la no discriminación.

Modelos internacionales como el programa Complete Streets en Estados Unidos, los Greenways en Canadá y Costa Rica, las Voies Vertes en Francia o el sistema de Park Connectors en Singapur demuestran que el diseño urbano con banquetas amplias, arbolado urbano y corredores verdes no solo mejora la salud pública, más bien que también activa la economía local, reduce las emisiones contaminantes, aumenta la seguridad vial y fortalece el tejido social. En México, experiencias como el Corredor Verde en Guadalajara, el

Parque Lineal Gran Canal en la Ciudad de México, el Ecoducto Río de la Piedad o el Malecón del Río en León prueban que es posible recuperar el espacio público para las personas mediante infraestructura peatonal digna y vegetación urbana funcional.

La reforma propuesta busca que todos los proyectos urbanos y viales consideren obligatoriamente la construcción o rehabilitación de banquetas con un ancho mínimo de 2.50 metros, la plantación de arbolado nativo o adaptado cada 10 metros lineales, y la integración de estos elementos en redes interconectadas de corredores verdes que vinculen parques, escuelas, centros de salud, estaciones de transporte y espacios públicos de alto valor comunitario. También contempla la incorporación de infraestructura verde-azul como jardines de lluvia, pavimentos permeables y sistemas de captación pluvial, con el fin de maximizar los beneficios ambientales y sociales del espacio público.

De acuerdo con estimaciones del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), este tipo de intervenciones puede incrementar en un 25 por ciento el uso del transporte no motorizado, reducir entre un 20 por ciento y 25 por ciento las hospitalizaciones por golpe de calor, y mejorar la percepción de seguridad urbana en hasta un 30 por ciento.

La transformación del modelo urbano no es una alternativa voluntaria, es una obligación impostergable frente a la crisis ambiental, la inequidad estructural y la vulneración cotidiana de derechos. Hay que sentar las bases para una ciudad pensada desde las personas y para las personas, donde la infraestructura pública no perpetúe desigualdades, más bien repare injusticias históricas y garantice el acceso equitativo a un entorno saludable, seguro y humano.

Queremos ciudades que se recorran con seguridad, se vivan plenamente en sus espacios públicos, favoreciendo el encuentro, el comercio local, la recreación y el sentido de comunidad. Es por lo anteriormente fundado y expuesto que acudo a esta soberanía a presentar el siguiente proyecto de:

Decreto

Artículo Único.- Se adiciona la fracción I Bis y IX al artículo 3 y el artículo 46 Bis a 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...

I. Bis. Acera.- Franja longitudinal que sirve para la circulación y estancia de peatones, así como para el alojamiento de infraestructura, servicios, mobiliario urbano y vegetación, generalmente pavimentada y elevada con respecto al arroyo vial, delimitada por éste y los linderos de los predios.

II...IX...

IX Bis. Corredor verde: Franja territorial continua o discontinua que conecta espacios naturales, áreas verdes urbanas, conformada por vegetación, infraestructura ecológica o elementos naturales, destinada a garantizar la conectividad ecológica, facilitar la movilidad activa no motorizada y contribuir a la mitigación de los efectos del cambio climático y la mejora del entorno urbano.

X...XLIII...

Artículo 46 Bis. Los planes y programas municipales de desarrollo urbano deberán incluir, en el ámbito de sus competencias y conforme a la normatividad aplicable, las siguientes disposiciones relativas a las aceras:

I. La planeación, construcción, mantenimiento y rehabilitación de aceras accesibles, seguras y funcionales, que garanticen un ancho mínimo de 1.80 metros suficiente para el tránsito libre y seguro de todas las personas, incluyendo personas con discapacidad, adultos mayores, niñas y niños;

II. El diseño e integración de corredores verdes que acompañen a las aceras, contribuyendo a la mitigación del cambio climático, la conservación del entorno urbano y la mejora de la calidad ambiental y del bienestar social, mediante la incorporación de arbolado, iluminación, y mobiliario urbano;

III. La conexión funcional y territorial de las aceras y corredores verdes con los espacios públicos, equipamientos urbanos y sistemas de transporte público, para garantizar su accesibilidad, continuidad y uso efectivo; y

IV. La aplicación de los principios de inclusión, equidad, sustentabilidad, resiliencia y accesibilidad universal en la ejecución de las disposiciones señaladas en el presente artículo.

Transitorios

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

Segundo.- Los municipios deberán adecuar sus planes y programas municipales de desarrollo urbano para cumplir con las disposiciones previstas en este artículo en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Tercero.- El Poder Ejecutivo federal deberá actualizar su normatividad aplicable en un plazo de 180 días a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 1 de octubre de 2025.

Diputada Amparo Lilia Olivares Castañeda (rúbrica)

SiIL