



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 8o. Y 9o. DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO.

La Comisión de Cambio Climático, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71 y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 39, numerales 1 y 2 y el artículo 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II; 85 y 157, numeral 1, fracción I, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente dictamen, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES:

1. En sesión celebrada en esta Cámara de Diputados de fecha 1 de marzo de 2016, la diputada Ruth Noemí Tiscareño Agoitia, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional presentó la iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 8 y 9 de la Ley General de Cambio Climático.
2. El Presidente de la Mesa Directiva determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Cambio Climático de la Cámara de Diputados".

II. CONTENIDO Y OBJETO DE LA INICIATIVA.

Señala la iniciante que con la Ley General de Cambio Climático, nuestro país dio un paso significativo en la protección del medio ambiente, ante el impacto que en éste ha provocado el modelo de desarrollo que prevalece en el planeta y que depreda vorazmente desde hace siglos su capital natural. Esta ley sientan las bases institucionales y de política pública, para impulsar la reducción de emisiones de carbono y permitir la adaptación a los impactos derivados del cambio climático.

Hace la diputada Tiscareño un recuento de las causas y consecuencias de la mayor concentración de bióxido de carbono en la atmósfera y el consecuente calentamiento del planeta.

Abunda a continuación en el aspecto de la contaminación ambiental provocada por el consumo de combustibles fósiles para fines de movilidad de personas y de bienes, la cual se basa en el uso de medios motorizados, dada la creciente urbanización, así como la deficiente planeación y coordinación de políticas públicas, al grado que el transporte represente la segunda fuente

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 8o. Y 9o. DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO.

más importante de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y, lo más preocupante, que dicho sector muestra la mayor tasa de crecimiento en los últimos diez años.

Por tal razón, la diputada proponente considera necesario fortalecer el marco normativo correspondiente, así como políticas públicas que contribuyan en gran medida a consolidar la movilidad sustentable como un factor para mejorar la calidad de vida de la población y el medio ambiente de los espacios urbanos.

Actualmente la Ley General de Cambio Climático incluye el concepto de movilidad sustentable, pero circunscrita únicamente al sector transporte,

Para fundamentar su propuesta la diputada Tiscareño cita los siguientes conceptos de movilidad y de sustentabilidad:

Movilidad: “El derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona”⁶

Sustentabilidad: equilibrio entre una especie con los recursos del entorno al cual pertenece. Básicamente, la sustentabilidad, lo que propone es satisfacer las necesidades de la actual generación pero sin que por esto se vean sacrificadas las capacidades futuras de las siguientes generaciones de satisfacer sus propias necesidades.

Se agrega en la iniciativa que es necesario seguir generando más acciones encaminadas a promover la movilidad sustentable desde la perspectiva de los derechos humanos, al tiempo que se contribuye al cuidado del ambiente en los centros urbanos.

En esta tarea, es importante robustecer las atribuciones de las entidades federativas y de los municipios en materia de movilidad sustentable a fin de vincular expresamente esta concepción con el desarrollo urbano y con los asentamientos humanos. Para el efecto, la iniciativa que aquí se dictamina propone modificar los artículos 8 y 9 de la Ley de Cambio Climático en los siguientes términos:

Proyecto de decreto que reforma los artículos 8 y 9 de la Ley General de Cambio Climático.

Artículo Único. Se reforman los artículos 8, fracción II, inciso f) y 9, fracción II, inciso b) de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

Artículo 8. ...

...

II. ...

a) a e) ...

f) Ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, desarrollo urbano **y movilidad sustentable** de los centros de población en coordinación con sus municipios o delegaciones;

...

Artículo 9. Corresponde a los municipios, las siguientes atribuciones:

...

II. ...

...

b) Ordenamiento ecológico local, desarrollo urbano **y movilidad sustentable**;

Una vez planteados los antecedentes, contenido y objeto de la iniciativa que aquí se dictamina, los integrantes de esta Comisión de Energía fundan el presente dictamen en las siguientes:

III. CONSIDERACIONES.

Primera. Los diputados integrantes de esta comisión dictaminadora coinciden con la proponente en cuanto a su preocupación respecto a las crecientes dificultades de movilidad que enfrentan los habitantes de las ciudades y la necesidad de que las entidades federativas y los municipios puedan dar solución al problema.

Segunda. Se puede definir la movilidad sustentable como el “Conjunto de procesos y acciones orientados a satisfacer de forma eficaz, eficiente y sustentable, la necesidad de desplazamiento de los habitantes y bienes de uno o varios centros de población, fomentando el uso de los medios de transporte no motorizados y los menos contaminantes; así como el uso racional de los medios de transporte motorizados”.

Si bien la Ley General de Cambio Climático ya considera el transporte público sustentable, para que sea posible su implementación es preciso crear una infraestructura que lo permita, desde un origen esto es a través de los instrumentos de desarrollo y ordenamiento territorial.

Tercera. El valor de la reforma aquí analizada se centra en un aspecto de la movilidad que no está presente en la Ley General de Cambio Climático. Este se refiere a la relación que hay entre el patrón de crecimiento de las ciudades y las necesidades de transporte.

Si bien, el artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático describe aquellas acciones de adaptación porque en estas disposiciones se hace referencia únicamente a la infraestructura para la movilidad sustentable. El inciso b) de la fracción II señala que el propósito de las acciones de mitigación en el sector transporte es "...disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, (...)". En cambio, la reforma en cuestión propone vincular la movilidad con la planificación y el desarrollo urbano.

Como lo ha planteado el programa Habitat¹ de la ONU: "La movilidad no sólo debería ser una cuestión de desarrollo de infraestructura y servicios de transporte. Es necesario situarla dentro de un contexto sistémico que contemple la planificación urbana en su totalidad, para superar los apremios sociales, económicos, políticos y físicos relacionados con la circulación de personas"².

Hasta ahora, y esto lo hemos experimentado en la ciudad de México, la respuesta al problema de movilidad urbana ha sido expandir la infraestructura, sobre todo para los automóviles (más avenidas, autopistas, puentes o túneles). Esta estrategia ha engendrado un círculo vicioso: la ampliación de infraestructura estimula el crecimiento urbano descontrolado, pues facilita el acceso a las zonas urbanas periféricas, lo cual incrementa el uso de automóviles, que exige el desarrollo adicional de infraestructura, y así sucesivamente³. Desde luego, con el consecuente incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero y, en general sustancias contaminantes.

Plantear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas con uso mixto del suelo para mejorar la accesibilidad y reducir en general la necesidad de transporte.

Cuarta. Definitivamente, la transformación radical de las grandes ciudades para adaptarlas a un modelo como el descrito en los párrafos previos es imposible; sin embargo, mucho podría hacerse teniendo presente un concepto que reduce convenientemente la necesidad de transporte.

¹ ONU-Habitat es el programa de Naciones Unidas que trabaja por un mejor futuro urbano. Su misión es promover el desarrollo de asentamientos humanos sostenibles del punto de vista social y medioambiental y proporcionar vivienda adecuada para todos.

² <http://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/>

³ Idem.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 8º. Y 9º. DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO.

Sobre la manera en que se han aplicado políticas de movilidad en nuestro país, se puede citar el estudio elaborado por Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, en donde se concluye que “A pesar de que en México existe una buena cantidad de fondos y programas federales para que los gobiernos locales inviertan en movilidad sustentable, la mayor parte de estos recursos se ejerce sin una planeación integral de la ciudad y normalmente se destinan a proyectos que no logran vincularse entre sí. En este sentido, si bien el transporte público es una facultad de los gobiernos locales, actualmente no existe una política federal en la materia que logre generar metodologías y lineamientos técnicos adecuados a fin de alinear los incentivos entre los distintos órdenes de gobierno para lograr una movilidad urbana sustentable en las ciudades.”⁴

Estos resultados son insostenibles y solo pueden llevar al colapso de las ciudades de mayor tamaño. El diseño de nuevos esquemas de desarrollo urbano y movilidad debe partir de un enfoque de derechos humanos a partir del cual el Estado reconozca compromisos y obligaciones con la población a fin de dotar de un sistema que cumpla con las características de disponibilidad, accesibilidad y calidad.⁵

Así mismo, no hay que olvidar la necesidad impostergable de vincular los criterios de política pública de movilidad con la reducción de gases de efecto invernadero y el crecimiento bajo en carbono.

Quinta. Se realizaron los cambios formales necesarios a la iniciativa originalmente propuesta a fin de no incurrir en errores de técnica legislativa.

Por los argumentos antes expuestos, la Comisión de Cambio Climático de la LXIII Legislatura estima conveniente la aprobación de la iniciativa que aquí se ha analizado y, por lo tanto, somete a la consideración del Pleno de la Cámara de Diputados el siguiente

PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 8º Y 9º DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO.

ÚNICO. Se reforman el inciso f) de la fracción II del artículo 8º y el inciso b) de la fracción II del artículo 9º de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

⁴ Invertir para movernos, prioridad inaplazable: diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana en México, 2012, Garduño Arredondo, Javier, agosto 2013.

⁵ Baranda Sepúlveda, Bernado, et al, ITDP, Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana, s.f., p. 6.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 8o. Y 9o. DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO.

Artículo 8º. ...

I. ...

II. ...

a) a e) ...

f) Ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, desarrollo urbano **y movilidad sustentable** de los centros de población en coordinación con sus municipios o delegaciones;

g) a j) ...

III. a XIX. ...

Artículo 9º. ...

I. ...

II. ...

a) ...

b) Ordenamiento ecológico local, desarrollo urbano **y movilidad sustentable**;

c) a f) ...

III. a XII. ...

...

Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, 14 de junio de 2016.

SE ADJUNTAN AL PRESENTE DICTAMEN LAS FIRMAS APROBATORIAS DE LA MAYORÍA DE LOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO.