

Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se modifica el artículo 7 de la Ley General de Bienes Nacionales y se reforman los artículos 2, 5 y 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Dip. Laura Angélica Rojas Hernández
Presidenta de la Mesa Directiva de la
Cámara de Diputados,
Presente.

La suscrita, **Karen Michel González Márquez**, Diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta soberanía, la presente **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se modifica el artículo 7 de la Ley General de Bienes Nacionales y se reforman los artículos 2, 5 y 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Estado mexicano incorpora en su orden jurídico, una serie de derechos que, de ser justiciables, nos situarían como uno de los países más garantistas en el orbe, ello incluso sin considerar la vasta ampliación de derechos que resulta de nuestra profusa actividad como suscriptor de instrumentos internacionales -instrumentos que generan derechos y compromisos- sin embargo, debido a problemas de diseño institucional o deficiencias normativas, muchos de los derechos que nos han sido reconocidos, que hemos conquistado, se mantienen como letra muerta.

Un claro ejemplo de ello, es la movilidad sustentable, que constituye uno de los derechos sociales menos factibles de pleno ejercicio para las mexicanas y los mexicanos a consecuencia de la inadecuada infraestructura vial con la que contamos a nivel nacional, misma que ha sido enfocada, por la federación, las entidades federativas y los municipios, al tránsito de vehículos motorizados de uso particular o comercial, relegando la movilidad peatonal, el transporte colectivo y el transporte no motorizado a un nivel muy bajo dentro de la escala de prioridades urbanas.

Lejos estamos como Nación de poder compararnos con otros Estados que han apostado por reducir el número de vehículos automotores en circulación, convirtiendo o adaptando sus redes viales (troncales, primarias y secundarias) para el uso equitativo del espacio vial y la operación de redes de transporte eficientes, suficientes y seguras. Desde que se empezaron a formar y crecer las grandes urbes, no se apostó decididamente a procurar el

desplazamiento de personas por medios colectivos y no motorizados, lo que ha resultado en la saturación y en muchos casos, prácticamente el colapso, de nuestras vialidades. Prácticamente todas las grandes ciudades del país han abrazado como parte de su rutina los problemas de tránsito.

Vías que se podrían recorrer en unos minutos, están habitualmente estancadas, quizá el más claro ejemplo de ello es la Ciudad de México y área metropolitana, donde en promedio, los usuarios de automotores pierden 146 horas al año en embotellamientos viales¹. Casi una semana efectiva o 18 jornadas de trabajo.

El hacer caso omiso a este problema, conlleva otros problemas: grandes costos de productividad, falta de seguridad en las calles, mayores costos de mantenimiento de la infraestructura vial, acumulación de estrés en las personas y daños continuos al medio ambiente, entre otros.

Por ello, resulta urgente ampliar los derechos ciudadanos en materia de movilidad y establecer mecanismos para:

1. Garantizar la movilidad peatonal sin riesgo;
2. Fomentar del uso de transporte no motorizado, y
3. Fortalecer nuestra red de transporte.

Tales son los objetivos de la presente iniciativa.

En este tenor y considerando que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la responsable de *"formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte, (...), de acuerdo a las necesidades del país"*², bajo esta dependencia recae en principio la tarea de garantizar la movilidad sustentable a nivel nacional, con independencia de la responsabilidad que tienen cada una de las entidades federativas en el ámbito de su competencia.

Sin embargo y como bien se consigna en la plataforma "sin tráfico, por una movilidad inteligente", **lo que los gobiernos no miden, no se puede mejorar.** Bajo esta premisa, la primera necesidad evidente, es la de contar con un instrumento público específico que analice la problemática descrita y proponga soluciones.

Por supuesto, una de las principales intenciones debe ser la de reducir el parque vehicular en rodamiento, pero incluso sobre esto, debe privilegiarse el acceso efectivo a un derecho, para ello es necesario un cambio de enfoque

¹ Fuente: 1er Estudio Nacional del Costo de la Congestión para el Transporte Público y Privado, elaborado por la plataforma de Big Data 'Sin Tráfico' y el Instituto Mexicano para la Competitividad. Ver: <http://sintrafico.com/congestion/> (consultado por última vez el 25 de marzo de 2020).

² Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Artículo 5, fracción I.

en cómo se concibe la movilidad. Es ilustrativo que Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, concibe actualmente como vehículos a los motorizados. Esta concepción resulta ya anacrónica, pues si bien durante el siglo pasado no se consideró a las bicicletas como medio efectivo de transporte, esta visión ha sido derrumbada y ciudades como Amsterdam, Copenhague, Londres, Milan, San Francisco o París son claro ejemplo de ello.

Ahora bien, pudiera pensarse que estos conceptos son efectivos solamente en ciudades con estructuras urbanas sumamente avanzadas, sin embargo, al otro extremo del mosaico, vemos que en muchos municipios de nuestro país, ya sea porque no se cuenta con medios de transporte público o porque estos son caros o poco confiables, la bicicleta es un medio efectivo para desplazarse entre poblaciones, aunque su uso constituye un riesgo para la persona, que comparte camino con carros, camiones y trailers.

Es evidente la necesidad de reconocer a peatones y vehículos no motorizados, el derecho al acceso equitativo a las vías y considerar este enfoque en la elaboración de políticas públicas y en la planeación de obras. En este particular, la generación de una cultura de movilidad sustentable es tan importante como el generar condiciones para que el transporte público sea digno y con precios justos.

De ahí la importancia de contar con una Estrategia de Movilidad Sustentable, que es el centro nodal de esta iniciativa. Establecer un instrumento nacional que aborde este tema, nos acercaría al cumplimiento de compromisos internacionales, particularmente los establecidos en los Objetivos 9.1, 11.2 y 11.6 de desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas, que a la letra dicen:

"9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per capita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

El adoptar un instrumento permanente de mediano y largo alcance, permitiría establecer metas que van, desde la gratuidad de servicios de transporte a adultos mayores y personas con discapacidad, hasta establecer una red nacional, planificada por las Entidades Federativas, los municipios y la Federación, para garantizar la movilidad

inteligente para el descongestionamiento de vías y la continua mejora de la infraestructura y servicios viales y de transporte. Todo esto debe tener un enfoque de protección ambiental, razón por la que se deberá considerar la opinión de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la elaboración y actualización de la Estrategia.

De ser adecuadamente diseñada e implementada, se podrán establecer metas claras con resultados cuantificables, lo que se traducirá en una movilidad más segura, más incluyente, que reduzca los tiempos de traslado y considere la importancia del transporte como servicio público esencial y soporte de la economía nacional.

Así mismo, con el acuerdo de las Entidades Federativas, se podría lograr un mayor control de nuestra red de transporte público, con costos de transporte justos, calculados con bases objetivas pero considerando la economía regional. Recordemos que México es uno de los pocos países que han delegado en empresas particulares una parte o la totalidad de un servicio público básico, como lo es el de transporte de pasajeros, lo que ha generado, según el caso, situaciones de franco abuso al usuario y deficientes condiciones de las unidades. Basta ver el contraste entre una ciudad emblemática, como lo es San Francisco, California, en que la autoridad del transporte opera una red que incluye tranvía, cable car, metro y autobús, conectando a prácticamente la totalidad de la ciudad, al no existir distrito o colonia que no tenga al menos dos opciones de traslado. La red de transporte, debe ser considerada estratégica por ser el pilar de la movilidad.

En suma, la presente propuesta promueve la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas y la transición gradual hacia esquemas que incorporen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes y peatonales, con base en un instrumento de planeación eficaz y evaluable.

Cabe mencionar finalmente, que debido a que no se establecen facultades en esencia distintas a las que ya tiene la Secretaría, sino que se enfocan las ya existentes a objetivos específicos, la presente propuesta no conlleva impacto presupuestario, pero sí nos acerca al cumplimiento de compromisos internacionales, mediante la ampliación de derechos de la ciudadanía.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Cámara de Diputados el siguiente proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 36 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, SE MODIFICA EL ARTÍCULO 7 DE LA LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES Y SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 2, 5 Y 30 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

ARTÍCULO PRIMERO. Se modifican las fracciones XXII, XXV y XXVI, y se adiciona una fracción XXVII, recorriendo en su numeración la actual XXVII, para quedar como XXVIII, todas del artículo 36 de la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**, para quedar como sigue:

Artículo 36.- (...)

I.- a XXI.- (...)

XXII.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares, **fomentando la inclusión de vías seguras para el uso de transporte no motorizado y garantizando la movilidad peatonal sin riesgo;**

XXIII.- y XXIV.- (...)

XXV.- Cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano **y la movilidad sustentable**, en los derechos de vía de las vías federales de comunicación;

XXVI.- Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, **fomentando una cultura de movilidad sustentable;**

XXVII.- Definir, en coordinación con las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y escuchando la opinión de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la estrategia de movilidad sustentable, como instrumento de planeación a mediano y largo plazo para la operación, funcionamiento y mantenimiento de redes de movilidad seguras, accesibles, eficientes y sustentables, y

XXVIII.- Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se modifica la fracción XI del artículo 7 de la **Ley General de Bienes Nacionales**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 7.- (...)

I.- a X.- (...)

XI.- Los caminos, carreteras, puentes, **vías para el tránsito de vehículos no motorizados** y vías férreas que constituyen vías generales de comunicación, con sus servicios auxiliares y demás partes integrantes establecidas en la ley federal de la materia;

XII.- a XIV.- (...)

ARTÍCULO TERCERO. Se modifican las fracciones VII y XIII del artículo 2, las fracciones I y II del artículo 5 y el párrafo primero del artículo 30; se adiciona una fracción XVI al artículo 2, recorriendo en su numeración a la actual XVI para quedar como XVII, y un párrafo tercero a la fracción VII del artículo 5, todas de la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, para quedar como sigue:

"Artículo 2o.- (...)

I. a VI. (...)

VII. Servicios Auxiliares: Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación, **incluyendo, en su caso, las vías o carriles confinados para el tránsito de vehículos no motorizados y la infraestructura necesaria para su funcionamiento;**

VIII. a XII. (...)

XIII. Tránsito: **Cualquier tipo de circulación, motorizada o no motorizada** que se realice en las vías generales de comunicación;

XIV. (...)

XV. Vehículo: Medio de transporte motorizado, incluidos los medios o remolques que arrastren;

XVI. Vehículo no motorizado: **Medio de transporte que utiliza la fuerza humana como medio de propulsión. Excluye los medios de tracción animal, y**

XVII. Vías generales de comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo.

Artículo 5o. (...)

(...)

I. Planear, formular y conducir **la Estrategia de Movilidad Sustentable y las demás** políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares;

II. Construir y conservar directamente caminos y puentes, **de conformidad con lo establecido en la Estrategia de Movilidad Sustentable y las demás políticas y programas que emita la Secretaría;**

III. a VII. (...)

VIII. (...)

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles.

Los vehículos no motorizados quedan exentos del pago de peaje, y

IX. (...)

Artículo 30.- La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente Ley; así como para mantener, conservar y explorar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje. **De conformidad con lo establecido en la Estrategia de Movilidad Sustentable, se incluirán carriles confinados para el tránsito de vehículos no motorizados en los caminos cuyas especificaciones lo permitan.**

(...)

(...)"

Transitorios.

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

Segundo. La Secretaría de Comunicaciones y transportes emitirá, en un plazo máximo de un año contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto, previa consulta con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, las Entidades Federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, la Estrategia de Movilidad Sustentable, que deberá contener, cuando menos:

- I. La metodología para su elaboración, implementación y actualización;
- II. Su horizonte de planeación;
- III. Una descripción sucinta de los retos y problemáticas que se enfrentan en materia de movilidad;
- IV. Los programas, políticas y proyectos a implementar para hacer efectivo el derecho de toda persona a la movilidad segura, accesible, eficiente e incluyente;
- V. La adopción de políticas de movilidad, acordadas con las Entidades Fedrativas, que consideren el aspecto estratégico del transporte público;
- VI. Los programas específicos para el uso racional de los medios de transporte;
- VII. Metas para la conversión del parque vehicular a opciones menos contaminantes;
- VIII. El cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de movilidad sustentable;
- IX. Las herramientas a implentar para fomentar una cultura de movilidad sustentable, y
- X. Los mecanismos y periodicidad para su evaluación.

Tercero. Una vez emitida la Estrategia de Movilidad Sustentable, La Secretaría de Comunicaciones y Transportes informará anualmente al Congreso de la Unión sobre su actualización y los resultados de su evaluación.

Suscribe,


Dip. Karen Michel González Márquez

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los - días del mes de abril del año 2020.