



céntrico

Polea

POLÍTICA Y LEGISLACIÓN AMBIENTAL

Propuesta regulatoria y programática en materia de cambio climático y movilidad

Ciudad de México, 13 de noviembre 2019

Senado de la República

@puntocentrico @alelealv

El principal generador de emisiones de gases de efecto invernadero en México es el vehículo automotor

- El transporte aporta el 24.5% de las emisiones del país (171 megatoneladas anuales de CO₂e)
- El subsector **autotransporte** representó la mayor aportación con casi el **94% de las emisiones** del sector.
- Es decir, el **23% de las emisiones del país lo generan los vehículos automotores**, derivado de la combustión de gasolinas (65.4%) y de diésel (28.5%) en los motores.

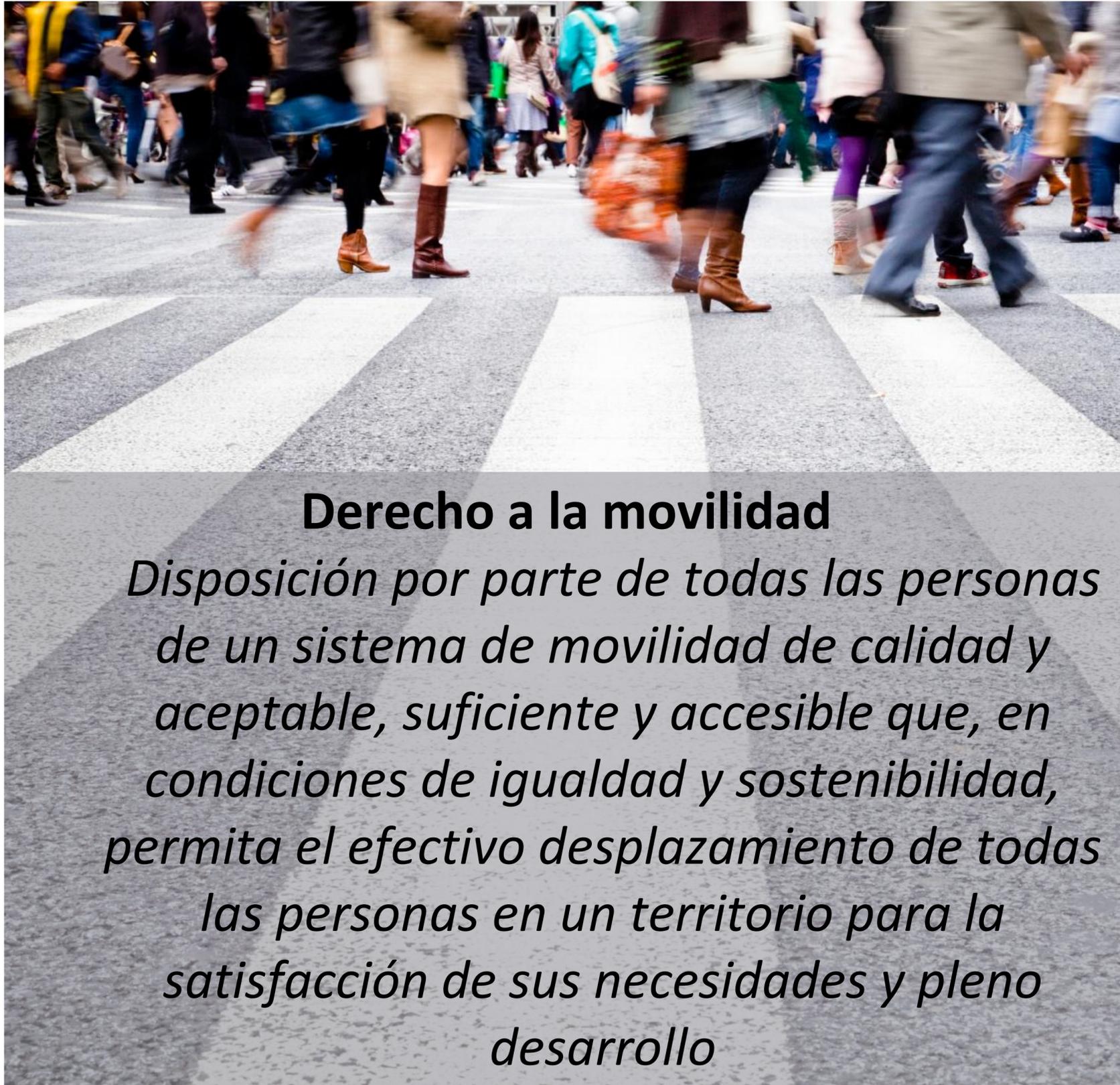


Inventario Nacional de Emisiones, INECC 2018

Cualquier esfuerzo de reducción de emisiones requiere una disminución sustancial en el uso de automóviles

- La mejora en el proceso de eficiencia en los motores se elimina al considerar el **crecimiento del parque vehicular estimado en 5% anual**: entre 2010 y 2018 el parque vehicular en el país aumentó de 31.6 a 47.8 millones de vehículos (INEGI, 2018).
- El uso del automóvil viene acompañado de **costos sociales y ambientales altos, de entre 3 y 5% del PIB** (ITDP, 2012) que inciden más en los **sectores de menor ingreso**: muertes y lesiones, sedentarismo, obesidad, mala calidad del aire, tiempo perdido en congestión, ruido, etc.
- Un modelo de movilidad basado en el **transporte público y movilidad activa** conviene por los **co-beneficios** que generan y benefician a todos.





Derecho a la movilidad

Disposición por parte de todas las personas de un sistema de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo

La movilidad como un derecho reconocible y exigible

- Primer referente 2012: Informe de CDHDF/ITDP sobre el derecho a la movilidad.
- Lo reconocen ya 9 estados en Leyes de Movilidad: Colima, CDMX, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Edomex, Oaxaca, Quintana Roo y Sinaloa.
- Uno lo tiene en la Constitución: CDMX

Radiografía de Leyes de Movilidad Estatales

- Encuentro Nacional de Diputados Locales por la Movilidad
 - 25-26 de mayo, 1er Encuentro, Guadalajara, Jal.
 - 18 de octubre, 2do Encuentro, Puebla, Pue.
- Benchmark en temas acordados en el 1er encuentro
 - Seguro obligatorio para vehículos
 - Licencias para conducir
 - Empresas de Redes de Transporte
 - Vehículos de transporte público
 - Carga de mercancías
- Caja de herramientas para diputados locales, especialistas, soc. civil.
- 11 entidades han aprobado leyes de movilidad desde 2013 [Jalisco] y 2014 [CDMX]. La innovación es local. La participación es local. La gestión es local.

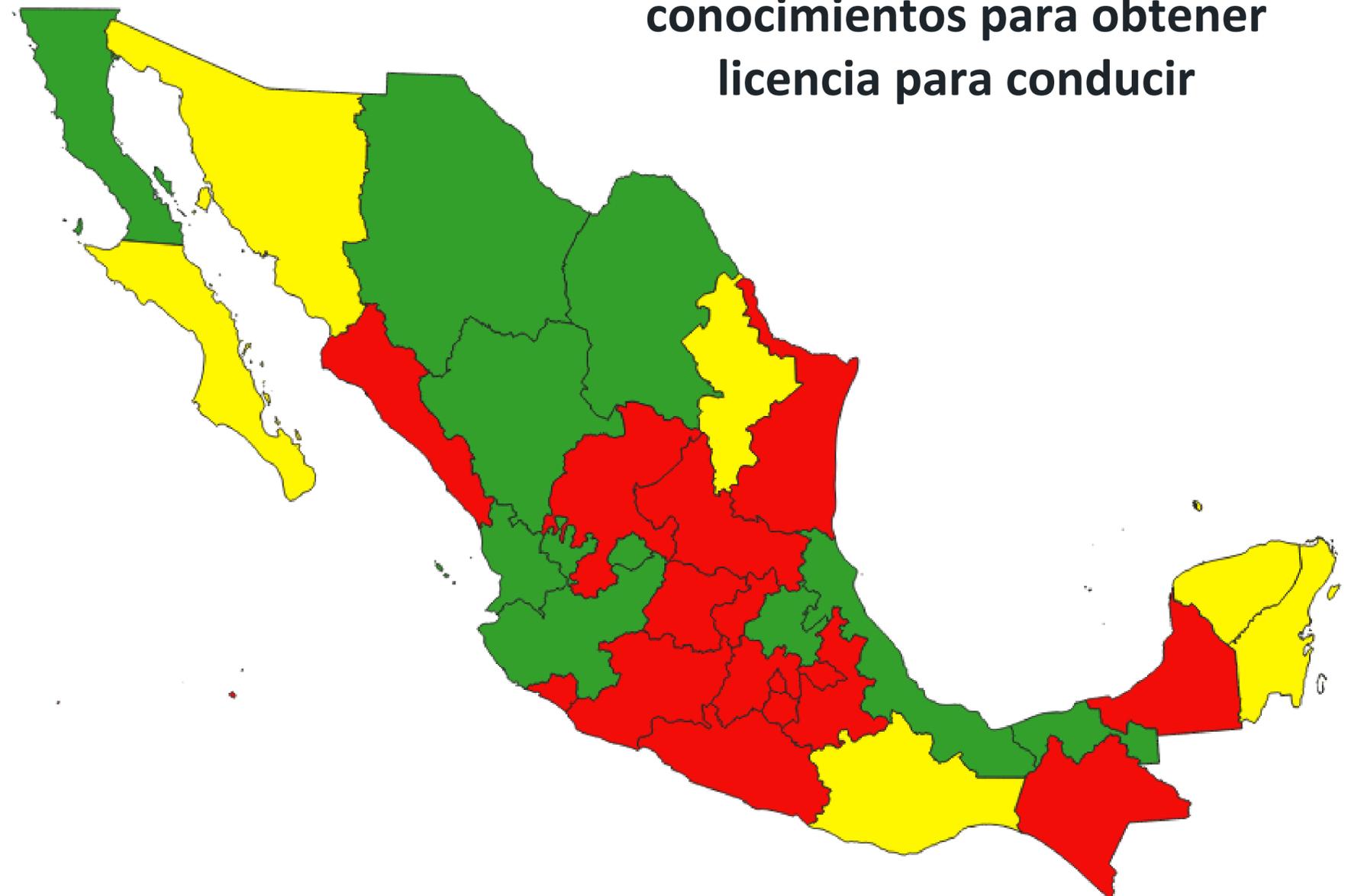


Avance en reconocimiento de derecho a la movilidad, aún faltan instrumentos para su garantía

Principios en 11 Leyes



Requisito de examen de conocimientos para obtener licencia para conducir



Movilidad en la LGAHOTDU

- La LGAHOTDU de 2016 define la movilidad como la *“capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma”* (art. 3 fr. XXV).
Es la primera vez que se contempla la movilidad como un elemento en la gestión de los asentamientos humanos.
- El art. 73 de la misma ley obliga a todos los niveles de gobierno a promover la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados al *“reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular”*.
- La movilidad no se enfoca aún como un derecho, sino se deriva de la obligación del Estado de planear y regular el mejoramiento y crecimiento de las ciudades.

Propuestas de reformas normativas para la movilidad sustentable

1. Reconocimiento del **derecho a la movilidad en la Constitución**, de forma complementaria al derecho al medio ambiente ya reconocido en el artículo 4°. En la actualidad existen iniciativas presentadas para ello.

Texto	Artículo	Presentada por
<i>Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.</i>	4°	Dip. Javier Hidalgo ⁴³
<i>Toda persona tiene derecho a la seguridad vial.</i>	4°	Sen. Xóchitl Gálvez ⁴⁴
<i>... se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos, establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, así como para alcanzar los más altos estándares de movilidad y seguridad vial a través de las mejores prácticas, ...</i>	27	Sen. Patricia Mercado ⁴⁵

2. Creación de una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Como antecedente, existe la iniciativa presentada por los senadores Patricia Mercado, Martí Batres y otros 27 senadores . La base de esta iniciativa es la presentada por 35 organizaciones de la sociedad civil. Además están las presentadas por el senador Primo Dothé Mata y la del diputado Javier Hidalgo.
- La condicionante para dictaminarlas por parte de la comisión ha sido reformar el art. 73 Constitucional, lo cual abre la puerta para ampliar el alcance de la Ley propuesta hacia una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- La nueva Ley deberá establecer metas nacionales de reducción del uso del automóvil y aumento de la infraestructura y oferta de servicios para el transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta; y crear lineamientos, estándares e instrumentos para reducir las lesiones y fallecimientos por choques y atropellamientos en el país.

3. Reforma a la Ley General de Cambio Climático

- Ajustar las metas nacionales de reducción de emisiones a la emergencia climática actual.
- Ampliar los instrumentos presupuestales, financieros, normativos y fiscales.
- Definir de manera precisa los sistemas de movilidad urbana y sus subsistemas: 1) Infraestructura vial, 2) Servicios de Movilidad, 3) Operación y Tránsito, y 4) Desarrollo Urbano Sustentable, en especial como prioridad de financiamiento del Fondo para el Cambio Climático.
- Establecer controles del cumplimiento de los objetivos y disposiciones de la LGCC.
- Garantizar que la evaluación de la reducción de las emisiones nacionales sea elaborada por un panel independiente.

4. Reforma a la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios

- **Ajustar el valor del carbono** a los costos ambientales relacionados con el calentamiento global por la extracción y quema de los combustibles.
- Los \$48.87 [US\$2.5] en los que se tasa la tonelada de carbono está muy por debajo de lo que los demás países establecen, como los US \$30 promedio por tonelada en la Unión Europea lo cual es **10 veces mayor a lo establecido en México**. (OCDE, 2018; Banco Mundial, 2019),
- Si se elevara en esa proporción, aumentaría la recaudación a alrededor de 50 mil millones de pesos anuales para el combate al cambio climático.
- **Ajustar el valor del impuesto a la gasolina** a los costos ambientales y sociales que genera.

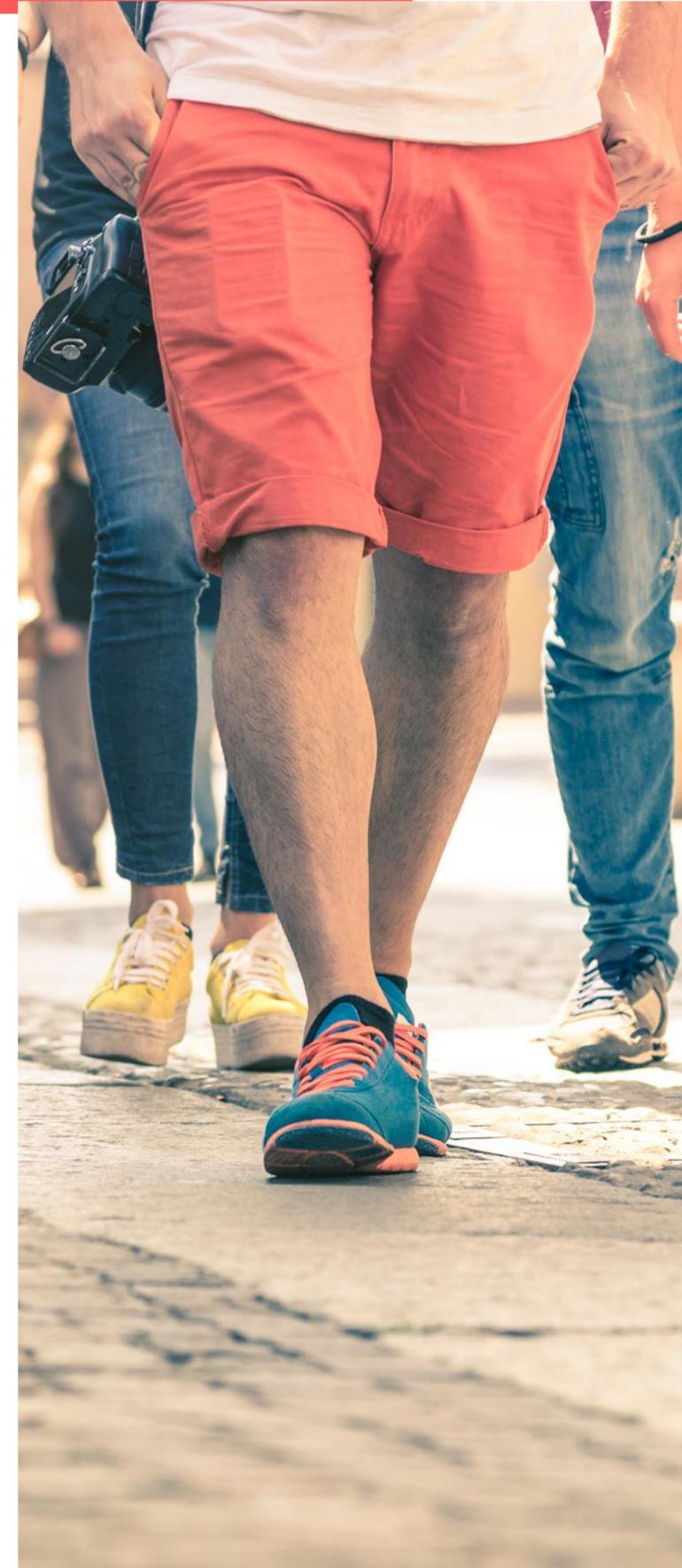
Propuestas programáticas

1. Adopción de indicadores y metas que guíen la política pública usando metodologías de planeación por resultados. Ejemplos:

- Meta: proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.
- Indicador: proporción de la población para la cual los sistemas de movilidad cubren sus necesidades de desplazamiento en condiciones de disponibilidad, calidad y asequibilidad.

- Meta: para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.
- Indicador: Tasa de mortalidad por lesiones debidas a accidentes de tráfico.

- Meta: incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales y reducir emisiones de manera congruente con la meta global de calentamiento de no más de 1.5°C.
- Indicador: **emisiones nacionales de GEI del sector transporte.**



2. Nuevo Programa de Movilidad Urbana Sustentable

- Más de 4 de cada 5 pesos invertidos en movilidad son destinado a infraestructura vial para el automóvil particular
- Es necesario un Programa que financie y apoye proyectos en las ciudades que puedan reducir las barreras para la inversión en movilidad urbana sustentable: infraestructura, operación, servicios de movilidad y desarrollo urbano sustentable
- Demostrar creciente demanda de proyectos y aumentar la inercia presupuestal en su financiamiento.
- Fases:
 - a. Establecer una cartera de proyectos de movilidad peatonal y ciclista en zonas urbanas
 - b. Consolidar proyectos integrales
 - c. Utilizar estándares y parámetros para procedimientos, criterios de diseño, costos y beneficio social
 - d. Justificar la creación para el PEF 2021 de un Programa de Movilidad Urbana Sustentable de subsidios para la inversión

3. Modificación de lineamientos y ROP de fondos, fideicomisos y programas federales

- Se requiere una modificación sistemática de los procedimientos y lineamientos de los fondos del Ramo 23.
- Objetivo: apoyar proyectos, acciones y estrategias de movilidad en las ciudades, estableciendo estándares mínimos y al mismo tiempo flexibilidad para la innovación por parte de los gobiernos locales. Ejemplos:
 - **a. Fondo Metropolitano:** competitivo, premia proyectos para peatones y ciclistas, SEDATU como apoyo técnico. Sin embargo, los recursos fueron reducidos, y se requiere asistencia para armar expedientes técnicos.
 - **b. Fondo para el Cambio Climático:** incluir indicadores de impacto en materia de cambio climático, puede complementar proyectos de movilidad financiados con otros instrumentos

3. Modificación de lineamientos y ROP de fondos, fideicomisos y programas federales

- **c. Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin).** Opacidad y baja rendición de cuentas ha limitado éxito. Integrar a SEDATU en lineamientos y evaluación.
- **d. Programa de Mejoramiento Urbano (PMU).** Se propone ajustar las reglas de operación de 2020 para incluir una vertiente especializada en movilidad peatonal y ciclista que permita enfocar los proyectos de manera complementaria pero independiente al mejoramiento integral de barrios.

Reducir el uso del automóvil es reducir la mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en México.

Los impactos sociales y ambientales de la movilidad y su reconocimiento como derecho requieren de reformas normativas y programáticas, la responsabilidad es compartida entre el Congreso de la Unión, el Gobierno de México y Gobiernos locales.





alejandra.leal@centrico.mx

www.centrico.mx

@puntocentrico

@alelealv