

DESARROLLO TERRITORIAL Polea UK PACT

La Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda y la asociación civil Política y Legislación Ambiental (POLÉA), invitan al

FORD

"CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO URBANO:
LA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SU RELEVANCIA
PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONTRIBUCIONES
NACIONALMENTE DETERMINADAS (NDC)"

MIÉRCOLES 13 DE NOVIEMBRE
8:30 A 15:30 HORAS

Sede: Auditorio Octavio Paz, Senado de la República. Paseo de la Reforma 136, Tabacalera, 06030 Ciudad de México.



Cambio climático y desarrollo urbano: la movilidad sustentable y su relevancia para el cumplimiento de las NDC

Temas clave de la agenda de movilidad:
Seguridad Vial



Daniela Zepeda
Reacciona por la Vida

CDMX
13/noviembre/2019

Seguridad vial, movilidad y cambio climático son temas directamente relacionados



13 ACCIÓN POR EL CLIMA



13.1 Fortalecer la **resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos** relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países

13.2 Incorporar **medidas relativas al cambio climático** en las políticas, estrategias y planes nacionales

13.3 Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la **mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana**

13.b Promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático [...] hincapié en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas

Medidas de mitigación y adaptación implican modificar el paradigma de movilidad (y garantizar la seguridad vial)



CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios

LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

Última Reforma DOF 13-07-2018

II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 2012

a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.

b) Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

c) Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades.

d) Crear mecanismos que permitan mitigar emisiones directas e indirectas relacionadas con la prestación de servicios públicos, planeación de viviendas, construcción y operación de edificios públicos y privados, comercios e industrias.

e) Establecer programas que promuevan el trabajo de oficina en casa, cuidando aspectos de confidencialidad, a fin de reducir desplazamientos y servicios de los trabajadores.

f) Coordinar, promover y ejecutar programas de permuta o renta de vivienda para acercar a la población a sus fuentes de empleo y recintos educativos.

g) Desarrollar instrumentos económicos para que las empresas otorguen el servicio de transporte colectivo a sus trabajadores hacia los centros de trabajo, a fin de reducir el uso del automóvil.

Ciudades resilientes garantizan los derechos a la vida y la salud de las personas al moverse



11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

11.2 Proporcionar **acceso a sistemas de transporte seguros**, asequibles, accesibles y **sostenibles** para todos y mejorar la seguridad vial

11.5 Reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres

11.6 **Reducir el impacto ambiental negativo** per cápita de las ciudades

11.7 **Espacios públicos seguros**, inclusivos y accesibles

11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan **políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él** y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la **gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles**

La mejora del transporte público es esencial para que nuestras ciudades sean resilientes



Tenemos 200 personas que se movilizan en 177 vehículos



Misma cantidad de personas, sin vehículo



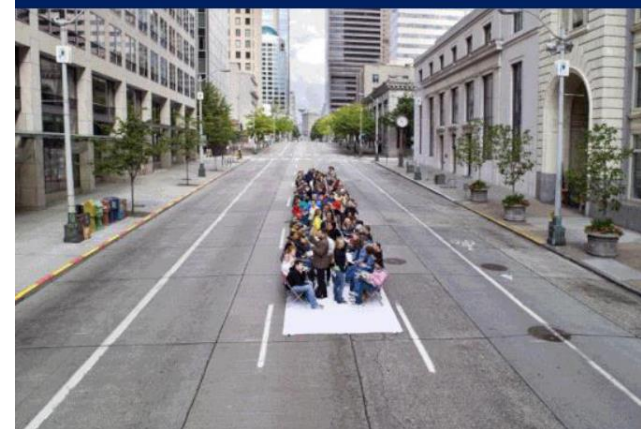
En bicicletas



En 3 autobuses



En 1 vagón de metro



La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano ya establece la jerarquía de uso de vía



La falta de seguridad vial es un grave problema de salud pública en México



En seis años, de 2012 a 2017, los percances viales han provocado un indescrutable sufrimiento humano:

- 100,101 personas han fallecido (INEGI)
- 737,000 personas han resultado lesionadas (CONAPRA)
- El costo económico ha ascendido a \$113,740 millones de dólares (premisas OCDE)

¿Qué deben hacer los Legisladores para impulsar el cambio de paradigma en movilidad?



- Garantizar los derechos a la vida y la salud al moverse
- Aprobar la **Ley General de Seguridad Vial** que se discute en el Senado
- Destinar recursos a la seguridad vial y a la movilidad sustentable en el **Presupuesto de Egresos de la Federación**
- Garantizar que en los programas sectoriales y los programas especiales que se desprenden del **Plan Nacional de Desarrollo** se establezcan acciones claras para que ninguna persona más muera por moverse en las calles

¿Qué debe incluir sí o sí una legislación que impulse la seguridad vial?



No importa dónde vivas, el Estado debe disminuir el riesgo de morir en un percance vial



Artículo 1. Concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la CDMX

→ Los legisladores federales y locales son determinantes para que las personas dejen de morir por moverse en las calles ←

¿Qué estamos dispuestos a hacer para salvar una vida?



Artículo 3. El objetivo es la protección a la vida, salud, seguridad e integridad física de las personas

→ El Congreso puede evitar el sufrimiento humano de miles de familias ←

Es esencial sumar esfuerzos para que ninguna persona más muera por moverse en las calles de México



Imaginemos que para ponernos de acuerdo en las reglas de seguridad vial nos ponemos en los zapatos de alguien más por un momento



Todos los obstáculos pueden superarse si nos enfocamos en el objetivo común



“La aprobación y la implementación de leyes integrales es un reto difícil y que lleva tiempo, pues hay un gran número de factores que pueden obstaculizar el proceso, como la falta de voluntad política, la inercia institucional, la falta de recursos y la concurrencia de otros problemas a nivel nacional. No obstante, **todos estos obstáculos pueden superarse** mediante una promoción activa y atenta a las oportunidades para introducir la cuestión de la seguridad vial en el discurso público, como por ejemplo un cambio de administración.”



Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial: Manual de prácticas y recursos para los países, Organización Mundial de la Salud, ONU

Seguridad vial, movilidad y cambio climático son temas directamente relacionados





**Reacciona
por la vida**

Juntos por una
movilidad segura



www.reaccionaporlavida.mx

[@reaccionaXvida](https://twitter.com/reaccionaXvida)

www.facebook.com/ReaccionaXvida