



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Diario de los Debates

ORGANO OFICIAL DE LA CAMARA DE DIPUTADOS
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Poder Legislativo Federal, LXII Legislatura

Correspondiente al Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Primer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidente Diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra	Director del Diario de los Debates Jesús Norberto Reyes Ayala
Año I	México, DF, miércoles 3 de abril de 2013	Sesión No. 19 Anexo

SUMARIO

PROPOSICIONES

Comunicación de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, por la que informa el turno que le corresponde a las proposiciones con punto de acuerdo registradas en el orden del día del miércoles 3 de abril de 2013, de conformidad con el artículo 100, numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados.....

3

INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACION Y ORGANIZACIONES CIVILES ENCARGADAS DE ATENDER EL TEMA MIGRATORIO

Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al titular de la Segob, para que suscriba los acuerdos necesarios con los gobiernos de las entidades federativas y sus municipios, con el INM y con organizaciones civiles encargadas de atender el tema migratorio, a efecto de crear un banco de datos especializado en el que se integren las políticas y programas que implementan a favor de los migrantes, así como los principales problemas y delitos que se cometen contra ellos, a cargo del diputado Raúl Gómez Ramírez, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional. Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

3

ALERTAS SISMICAS

Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al jefe de gobierno del DF, para que instale las alertas sísmicas restantes, objeto del contrato OM/DGA/DRMSG/CA-020-2010, a cargo del diputado Ricardo Astudillo Suárez, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México. Se turna a la Comisión del Distrito Federal, para dictamen. 5

**VENDEDORES AMBULANTES DE LA AUTOPISTA
CUERNAVACA-ACAPULCO**

Con punto de acuerdo, relativo a la reubicación de los vendedores ambulantes de la autopista Cuernavaca-Acapulco, a cargo del diputado Víctor Manuel Jorrín Lozano, del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano. Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen. 6

POLITICAS DE LA MOVILIDAD URBANA Y HUMANA

Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a los gobiernos estatales y municipales, para que favorezcan la implementación de una estrategia de movilidad integral en sus localidades, a cargo del diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, del Grupo Parlamentario Nueva Alianza. Se turna a la Comisión de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, para dictamen. 7

DIPUTADOS QUE PARTICIPARON EN ANEXO. 10

*PROPOSICIONES

«Comunicación de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, por la que informa el turno que le corresponde a las proposiciones con punto de acuerdo registradas en el orden del día del miércoles 3 de abril de 2013, de conformidad con el artículo 100, numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados

Con fundamento en el artículo 100, numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados, se informa a la honorable Asamblea los turnos dictados a las proposiciones con punto de acuerdo, registradas en el orden del día del 3 de abril de 2013 y que no fueron abordadas.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de abril de 2013.— Diputado Francisco Arroyo Vieyra (rúbrica), Presidente.»

«Proposiciones con punto de acuerdo

1. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al titular de la Segob, para que suscriba los acuerdos necesarios con los gobiernos de las entidades federativas y sus municipios, con el INM y con organizaciones civiles encargadas de atender el tema migratorio, a efecto de crear un banco de datos especializado en el que se integren las políticas y programas que implementan a favor de los migrantes, así como los principales problemas y delitos que se cometen contra ellos, a cargo del diputado Raúl Gómez Ramírez, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Turno: Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

2. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al jefe de gobierno del DF, para que instale las alertas sísmicas restantes, objeto del contrato OM/DGA/DRMSG/CA-020-2010, a cargo del diputado Ricardo Astudillo Suárez, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Turno: Comisión del Distrito Federal, para dictamen.

3. Con punto de acuerdo, relativo a la reubicación de los vendedores ambulantes de la autopista Cuernavaca-Acapulco, a cargo del diputado Víctor Manuel Jorrín Lozano, del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano.

* El anexo corresponde a lo mencionado por la Presidencia, en la página 172 del Diario de los Debates del 3 de abril de 2013.

Turno: Comisión de Transportes, para dictamen.

4. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a los gobiernos estatales y municipales, para que favorezcan la implementación de una estrategia de movilidad integral en sus localidades, a cargo del diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, del Grupo Parlamentario Nueva Alianza.

Turno: Comisión de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, para dictamen.»

INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACION
Y ORGANIZACIONES CIVILES ENCARGADAS
DE ATENDER EL TEMA MIGRATORIO

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al titular de la Segob a suscribir acuerdos con los gobiernos de las entidades federativas y sus municipios, con el INM y con organizaciones civiles encargadas de atender el tema de los migrantes para crear un banco de datos especializado donde se integren las políticas y los programas que implantan en favor de ellos, así como los principales problemas y delitos cometidos en su contra, a cargo del diputado Raúl Gómez Ramírez, del Grupo Parlamentario del PAN

El que suscribe, Raúl Gómez Ramírez, diputado federal del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional ante la LXII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta honorable asamblea el presente punto de acuerdo al tenor de los siguientes

Antecedentes

I. La migración es el cambio de residencia de una o varias personas de manera temporal o definitiva, generalmente con la intención de acceder a mejores oportunidades y condiciones de vida, traduciéndose en la búsqueda de satisfactores de necesidades básicas para mejorar su situación económica así como su desarrollo personal y familiar, donde, de entre sus principales causas se encuentran el ámbito laboral, situaciones familiares, de estudios, algún padecimiento relacionado con la salud para acceder a mejores tratamientos, por huir o protegerse de los altos índices de violencia e inseguridad y en menor medida por fenómenos naturales; aunado a ello, la globalización y los avances tec-

nológicos han alentado paulatinamente el deseo de las personas a trasladarse.

II. La migración de los seres humanos es un fenómeno mundial y está presente en todas las épocas de la historia y en todas partes de nuestro planeta; en muchas culturas y grupos religiosos se encuentran vestigios, mitos y referencias a las migraciones, que se remontan a tiempos muy antiguos.

III. En la historia de la humanidad se documentan grandes movimientos culturales, económicos, geográficos y políticos que dieron origen a desplazamientos de la población, tanto espontáneos como inclusive de manera forzada derivados de situaciones naturales o por guerras.

IV. En nuestro país, por su situación geográfica, su historia, su cultura y sus condiciones económicas y sociales de profunda desigualdad, históricamente ha sido país de origen, tránsito y destino de migrantes; y por ende, es también un país interesado en el tema, comprometido en la comunidad internacional en la promoción de instrumentos que, por un lado, faciliten y protejan la cooperación internacional, y por otro, se convoquen a los países principalmente de éste continente para crear el entramado legal e institucional necesario.

V. Actualmente se estima que México cuenta con más de una decena de millón de ciudadanos en el exterior, y por ende, es en Estados Unidos de América donde se concentra la mayor cantidad de migrantes connacionales, así, nuestro país se destaca como la nación con la mayor cantidad de población migrante en el mundo; de un total mundial estimado de 110 millones de personas que residen en un país que no es el de su origen, de apenas una decena de países es donde se concentra poco más del 50% de migrantes en el mundo, la lista de éstos países la encabeza los Estados Unidos con alrededor de 43 millones de residentes originarios en el exterior, incluyendo un estimado de 12 millones de inmigrantes indocumentados; en consecuencia, Estados Unidos tiene más inmigrantes que el total de las cinco principales naciones europeas receptoras de extranjeros, incluyendo Rusia con 12.5 millones; Alemania con 10.9 millones; Francia con 6.8 millones y Reino Unido con poco más de 6.5 millones. Aunado a lo anterior, recientemente se destacan otros países que de igual manera son receptores de migrantes, como Arabia Saudita con poco más de 7.3 millones, seguido muy de cerca por Canadá con alrededor de 7.2 millones; España con 6.5 millones; India con 5.5 millones y Ucrania con 5.4 millones de inmigrantes.

VI. La política de vinculación del estado mexicano con sus migrantes en el exterior ha evolucionado profundamente en los últimos 20 años, a pesar de las diferentes políticas públicas adoptadas con el devenir de los sexenios y cambios de gobierno y transiciones, pues a través de diversos mecanismos y programas se han promovido y aplicado importantes políticas de atención a migrantes principalmente en Estados Unidos; sin embargo, aún hoy resulta prematuro señalar si las políticas migratorias de México han sido exitosas desde la perspectiva de los países de origen, de destino o inclusive en la del propio migrante y sus organizaciones.

VII. En cuanto a la relación de nuestro país con Estados Unidos concretamente, los ataques del 11 de septiembre de 2001, cimentaron una serie de lamentables consecuencias que por mucho afectaron negativamente expectativas que con antelación se encontraban ya formuladas y que permitían dilucidar avances significativos en materia migratoria entre las dos naciones; y en ello, está implícita la aplicación de diversos mecanismos en las severas políticas migratorias que el vecino del norte adoptó.

VIII. Los habitantes de algunas comunidades latinoamericanas, especialmente de México, trabajan en Estados Unidos y regresan anualmente a sus poblaciones de origen al vencerse su contrato en la llamada migración cíclica, pues realizan el mismo desplazamiento de manera regular y constante; aunque muchos otros migran a Estados Unidos por la vía ilegal, pagando los servicios de *polleros* o *coyotes*, y viajando en condiciones en las que ponen en alto riesgo su vida.

IX. Hoy en día, las mujeres migrantes son quienes que más cambian su residencia, y en primera instancia, dentro del país, mientras que aquellas que emigran del país representan alrededor del 49 por ciento con respecto a los migrantes hombres y, anteriormente referido, normalmente lo hacen a Estados Unidos, concentrándose en mayor cantidad en los estados de California, Texas, Illinois, Florida y Arizona. Ahora bien, del total de mexicanos que se van, sólo regresa alrededor del 14.6 por ciento y lo hacen principalmente a Guanajuato, Tamaulipas, Veracruz, Morelos e Hidalgo.

X. Nunca es fácil abandonar nuestro país de origen, nuestro hogar, nuestra gente; pero, aún lo es menos cuando encontramos dificultades en el país receptor a causa de las diferencias de idioma, costumbres y cultura; aunado a ello, dificultades económicas y sociales. Y no obstante a todo lo

anterior, se añaden las cada vez más habituales manifestaciones de racismo, xenofobia y otras formas de discriminación y trato inhumano y degradante hacia la población inmigrante.

XI. Los esfuerzos en la aplicación de programas, políticas públicas y el activismo de los migrantes a través de organizaciones públicas, privadas y mixtas, no han sido suficientes en la promoción primaria de fomentar la conciencia de las autoridades y pobladores de las naciones para respetar desde los derechos humanos fundamentales de las personas, hasta el desarrollo de entornos óptimos que permitan el acceso a condiciones equitativas que permitan a los migrantes desempeñarse como personas productivas en los países donde se establecen, pues su estancia en muchas de las veces les expone a condiciones inhumanas y trato como si fueran delincuentes, cuando NO lo son.

XII. Se han documentado innumerables ataques a la integridad y a la vida de migrantes y sus familias inclusive por autoridades fronterizas, pues al parecer la condición de ser migrante, subsume a las personas a no pertenecer a país alguno, como si la identidad de las personas se supeditara solamente a la residencia; y no obstante a ello, quienes regresan de visita a sus comunidades de origen, encuentran tanto en el camino de ida, como de vuelta, los mismos riesgos.

Por lo expuesto, someto a consideración de la honorable Cámara de Diputados el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. Por el que se exhorta respetuosamente al titular de la Secretaría de Gobernación para que suscriba los acuerdos necesarios con los gobiernos de las entidades federativas y sus municipios, el Instituto Nacional de Migración y Organizaciones Civiles encargadas de atender el tema migratorio, a efecto de crear un banco de datos especializado en el que se integren las políticas y programas que implementan a favor de los migrantes, así como los principales problemas y delitos que se cometen contra ellos.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de abril de 2013.— Diputado Raúl Gómez Ramírez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

ALERTAS SISMICAS

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al jefe del gobierno del DF a instalar las alertas sísmicas restantes, objeto del contrato número OM/ DGA/ DRMSG/ CA-020-2010, a cargo del diputado Ricardo Astudillo Suárez, del Grupo Parlamentario del PVEM

Quien suscribe, Ricardo Astudillo Suárez, diputado a la LXII Legislatura del Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en el artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La pasada administración del gobierno del Distrito Federal, estuvo envuelta en escándalos por construcciones de obras y compras, cuyos pagos excedieron por mucho los costos estimados. En este sentido encontramos un programa inconcluso que implicó un significativo gasto.

En noviembre del año 2010, la Subdirección de Servicios Generales de la Oficialía Mayor del Distrito Federal, solicitó la adquisición de cincuenta mil receptores especiales de la marca Sarmex por medio de adjudicación directa.

La justificación de la compra, fue la implementación de medidas preventivas de apoyo ante un movimiento telúrico de magnitud mayor a los cinco grados Richter.

Los equipos deberían instalarse en las escuelas de educación básica, hospitales y oficinas del gobierno del Distrito Federal. Hasta la fecha no todos ellos han sido colocados en sus debidos lugares.

El contrato OM/DGA/DRMSG/CA-020-2010 estableció el precio que debía ser pagado, el cual ascendía a **56'034,960.00 (cincuenta y seis millones, treinta y cuatro mil novecientos sesenta pesos 00/100 MN).**

El plazo para la entrega por parte de la empresa Mdreieck, SA de CV, inició el día de la firma del contrato, y debió finalizar el día 31 de marzo del año 2011.

La página de internet de Sarmex señala como uno de sus clientes al Distrito Federal; asimismo, de la información

contenida en el vínculo http://codigomx.com/proyectos/sarmex/?page_id=250, se puede deducir que según la empresa, ya cumplieron con las obligaciones, toda vez que dan a entender que todas las instituciones en sus respectivas delegaciones, están cubiertas con la seguridad propuesta.

Sin embargo, actualmente la mayoría no están instaladas en todas las escuelas del Distrito Federal, poniendo en una situación de peligro a los estudiantes, docentes y personal administrativo.

Recientemente, un medio de difusión realizó un muestreo en 50 escuelas públicas de educación primaria del Distrito Federal, en 6 delegaciones políticas, en el 20 por ciento de las escuelas, sus autoridades confirmaron no tener conocimientos de las alertas Sarmex, y en cinco casos, sí los tienen, pero no están instalados, en 35 escuelas solamente tienen un dispositivo instalado. De acuerdo al mismo medio informativo, actualmente existen 10 mil alertas de las cincuenta mil que no se sabe en dónde están.

Por lo anterior, y toda vez que en este tema está involucrado directamente el orden público y uno de sus elementos, la tranquilidad pública, creemos pertinente que esta Cámara de Diputados incida en este asunto, pues no se debe poner en riesgo a las personas, a los niños y en general, a cualquier persona, mucho menos si la intencionalidad de una política pública como la que se discute es la prevención.

En este contexto y de conformidad con lo expuesto sometemos a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. Se exhorta a la jefatura de gobierno del Distrito Federal a instalar con brevedad las alertas sísmicas restantes de las cincuenta mil previstas, objeto del contrato OM/DGA/DRMSG/CA-020-2010, cuya finalidad es alistar un evento telúrico instantes antes de que suceda.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de abril de 2013.—
Diputados: Ricardo Astudillo Suárez, María del Rocío Corona Nakamura (rúbricas).»

Se turna a la Comisión del Distrito Federal, para dictamen.

VENDEDORES AMBULANTES DE LA AUTOPISTA CUERNAVACA-ACAPULCO

«Proposición con punto de acuerdo, relativo a la reubicación de los vendedores ambulantes de la autopista Cuernavaca-Acapulco, a cargo del diputado Víctor Manuel Jorrín Lozano, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Víctor Manuel Jorrín Lozano, diputado integrante de la LXII Legislatura del Congreso de la Unión y del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, fracción I y 79, numeral 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante esta honorable asamblea, el siguiente punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes actúa con negligencia en torno al problema de comerciantes ambulantes que hacen un auténtico tianguis, todos los días, a orillas de diversas carreteras del país.

A mitad de la carretera se apostan para ofrecer a los automovilistas un sinfín de productos, entre los que destacan alimentos, frutas de temporada, bebidas, cigarros, revistas, así también, productos u objetos oriundos del lugar, como canastos, artículos de madera, crucifijos y artesanías, pese al riesgo de sufrir algún accidente de graves consecuencias.

La economía informal no es un fenómeno nuevo, su crecimiento se asocia primordialmente a dos factores: en primer lugar, al incremento de la población, y en segundo lugar, al escaso desarrollo económico del país.

La falta de generación de empleos en el país es la causa de que un considerable número de personas trabaje en el sector informal; pues un elevado porcentaje de la Población Económicamente Activa (PEA) encuentra en las calles, explanadas, transporte público y en las diferentes vías de comunicación del país, el medio por el cual pueden sufragar sus necesidades más elementales.

Actualmente, el 65.4 por ciento de la población económicamente activa (PEA) labora en el sector informal, porcentaje equivalente a 29.8 millones de personas, de conformidad con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Las cifras hablan por sí solas, el ambulante es un problema que va en ascenso. Y sin duda alguna, representa un conflicto legal, económico y de política pública; por lo que resulta imperante la intervención del Estado para encontrar una solución.

Así, a través de este Punto de Acuerdo, nos pronunciamos respecto a la situación que prevalece en la autopista Cuernavaca-Acapulco, también llamada “Autopista del Sol”, que es uno de los escenarios del país, en el que el ambulante tiene mayor presencia. Ciertamente es que sería inconsciente pensar en arrebatarles la fuente de empleo a todas aquellas personas que laboran en la informalidad a las orillas de las carreteras; sin embargo, lo más justo y correcto es que se les reubique, debido al peligro que enfrentan al estar en situación de riesgo.

En este sentido, la intervención de las autoridades competentes de los Estados de Morelos y Guerrero, Entidades por las que cruza esta Autopista, resulta por demás necesaria, con motivo de las consecuencias que ésta problemática trae consigo.

Empero la participación de los Gobiernos implicados para la reubicación de los vendedores ambulantes no sólo tiene que ver con la prevención de accidentes, sino también con que la venta de artesanías, reviste un contenido de considerable importancia, pues no olvidemos que es por medio de las expresiones artesanales como se transmiten realmente los valores de la sociedad y la singularidad cultural de nuestra nación.

Este esfuerzo de reubicación sólo puede llevarse a cabo a través de las acciones coordinadas de los gobiernos Estatal y Municipal en conjunto, mediante la creación y establecimiento de políticas públicas que permitan avanzar sobre este problema social, encaminados a regular a los integrantes de este sector, claramente vulnerable.

Por lo anteriormente expuesto someto a consideración de esta soberanía el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. Se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Protección Civil y demás Autoridades competentes de los Estados de Morelos y Guerrero, a fin de que en el marco de sus respectivas competencias implementen las acciones necesarias para la reubicación de los vendedores ambulantes de la autopista Cuernavaca-Acapulco.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 3 días del mes de abril de 2013.— Diputado Víctor Manuel Jorrín Lozano (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen.

POLITICAS DE LA MOVILIDAD URBANA Y HUMANA

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a los gobiernos estatales y a los municipales a favorecer la implantación de una estrategia de movilidad integral en las localidades, a cargo del diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza

El que suscribe, diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, integrante de la LXII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, miembro del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, 79, numerales 1, fracción II, y 2, fracción III, y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta ante esta soberanía la siguiente proposición con punto de acuerdo para exhortar a los diversos congresos estatales para que de acuerdo con su capacidad técnica, humana y financiera, y con base en sus planes integrales de desarrollo, los gobiernos estatales y municipales favorezcan la implementación de una estrategia integral de movilidad en sus localidades al tenor de los siguientes

Antecedentes

En los últimos 25 años nuestro país ha sufrido un crecimiento inédito en sus principales ciudades, debido a un constante proceso de centralización económica y a un considerable aumento en los servicios urbanos. Esto ha incentivado a las personas del medio rural a emigrar a las ciudades, en el año 2010 el 76.8 por ciento de la población mexicana habitaba en zonas urbanas. El rápido crecimiento de las ciudades ha significado una expansión horizontal de las mismas, ocasionada entre otras cosas, por la mala definición de los usos de suelo. Como consecuencia de este crecimiento se ha producido un fenómeno de migración hacia la periferia, en busca de una mejor calidad de vida en zonas de menor densidad. En esas zonas es donde el transporte público no es capaz de ofrecer un servicio tan eficiente como en el centro de la ciudad, por lo que se genera una fuerte dependencia del vehículo privado y un fuerte aumento del nivel de motorización.

Los estudios muestran una tendencia a utilizar más el transporte público en aquellas ciudades donde el uso del vehículo privado es menor. Sin embargo, las largas distancias que se recorre diariamente entre las zonas urbanas y las periferias requieren de un transporte público eficiente, lo cual no sucede en la mayoría de los casos. En estas circunstancias el uso del vehículo particular se convierte en el medio de transporte idóneo y seguro para el traslado de las personas que acuden a los centros urbanos por razones laborales, escolares o de esparcimiento.

Por ejemplo, en el caso de Europa existen estudios que señalan que en los últimos 30 años se han duplicado estas distancias, y se ha producido una fuerte expansión metropolitana al margen, en la mayoría de los casos, de la evolución demográfica, dando lugar a lo que se conoce como ciudad difusa. En este tipo de ciudades no solo resulta más cara y consume mucha más energía, sino que también margina a aquellas personas que no conducen, porque no pueden o no quieren tener un automóvil.

En nuestro país, de acuerdo con el Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, en la zona metropolitana del valle de México el tiempo promedio de un desplazamiento es de una hora con 21 minutos. En el mismo informe se señala que “se estima que las personas pierden en promedio 16 horas semanales en traslados a sus lugares de estudio o trabajo. Además del tiempo perdido, cada traslado suele implicar una serie de riesgos; por ejemplo, ocho de cada 10 personas usuarias de transporte público consideran que este servicio es inseguro, y siete de cada 10 mujeres afirman tener miedo de ser agredidas sexualmente al usarlo”.

Esta necesidad de trasladarse ha obligado que los ciudadanos y el gobierno busquen opciones de movilidad, como el aumento del uso de bicicleta y la expansión de la oferta de transporte público.

Distintas fuentes hemerográficas han contabilizado que durante los últimos seis años, por lo menos 160 personas perdieron la vida en la Ciudad de México en accidentes en los que estuvieron involucradas unidades de transporte público. Este tipo de transporte es el peor calificado en las encuestas de satisfacción a personas usuarias, ya que 77 por ciento se encuentra insatisfecho con este servicio; sin embargo, es el que concentra la mayor cantidad de viajes 63.7 por ciento.

Lamentablemente, estos accidentes no se han dado sólo en el Distrito Federal, existen casos en toda la república don-

de la falta de infraestructura y de educación vial ha matado a cientos de personas. En el México del siglo XXI es vital contar con políticas claras de movilidad para favorecer a los ciudadanos de manera igualitaria y garantizar el traslado de cualquier ciudadano a cualquier zona de su lugar de residencia de una manera económica, segura y oportuna.

La movilidad puede ser una importante herramienta de inserción y cohesión social o, al contrario, una potente vía de exclusión de los ciudadanos que habitan un territorio.

Consideraciones

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

La movilidad debiera ser uno de los principales derechos sociales de las personas que habitan un territorio. La movilidad urbana es un derecho social que el Estado debe de preservar y ampliar de forma igualitaria. Establecer las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio.

La movilidad bien entendida:

- Permite que las necesidades básicas de acceso de las personas se cumplan de manera segura y consistente con la salud humana y del ecosistema y equitativamente entre generaciones.
- Es alcanzable, opera razonablemente, y soporta una economía en crecimiento.
- Limita las emisiones y los desperdicios dentro de la habilidad del planeta para absorberlos; optimiza el consumo de recursos (no renovables y renovables); reutiliza y recicla sus componentes; y minimiza el uso de la tierra y la producción de ruido y contaminación visual.

La movilidad, se ocupa, entonces, de garantizar los flujos de personas y de carga a través de las diferentes infraestructuras del espacio público y de los modos que por las mismas circulan. Resulta ésta imprescindible para que las personas puedan acceder a los bienes y servicios básicos que son indispensables para tener una vida digna. Desde esta perspectiva, se aprecia la cercana relación que guarda

con el ejercicio de los derechos humanos, en particular los derechos económicos, sociales y culturales en tanto que las distancias y exigencias de movimiento se hacen evidentes y necesarias para su realización; este es el enfoque que le da el informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012.

La movilidad de las ciudades se está orientando a incorporar criterios de sustentabilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, mismos que permitirán a los ciudadanos disfrutar de la ciudad, con desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía.

El papel de los gobiernos a la hora de promover la transición hacia un modelo de movilidad urbana sustentable es básico, con la responsabilidad de crear mecanismos y estructuras necesarios para lograrlo. Es vital también la participación de los ciudadanos, ya que el cambio de hábitos de movilidad se basa en el conjunto de decisiones individuales que todos ellos toman cotidianamente.

En la movilidad el ciudadano es el eje rector de las decisiones de política y la movilidad es un derecho para avanzar hacia la equidad, contener la segregación social, económica, espacial y cultural, y aportar elementos efectivos para el acceso justo de todos los ciudadanos a su espacio urbano.

Cada alternativa de desarrollo físico espacial de la ciudad recomienda un sistema de movilidad que permita la prestación de un servicio eficaz, seguro, oportuno y económico. Las fortalezas y debilidades del sistema inducirán un desarrollo urbano, por lo que debe existir una coordinación de objetivos entre el desarrollo del sistema de movilidad y el desarrollo físico espacial. En primera instancia se logran reducciones en los tiempos de viaje de los pasajeros, disminuciones en los costos de operación vehicular y reducción de los índices de accidentes, entre otros beneficios.

Así mismo, los derechos contemplados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en todas las leyes que de ella emanan y en la actuación de las entidades gubernamentales deben garantizar que todas las estrategias de seguridad y gestión del riesgo sirvan de base para la atención integral de accidentes viales.

Por todo esto, el firmante considera apropiado instar a las instancias gubernamentales de los estados de la república a priorizar la movilidad como un derecho social del siglo

XXI que debe de ser atendido según la capacidad técnica, humana y financiera, y con base en los planes integrales de desarrollo de cada entidad. Todo esto debe de tener algunos productos específicos, entre los cuales se hallan:

- Campañas de concienciación y generación de incentivos desde los gobiernos para fortalecer una cultura vial.
- Provisión de bicicletas públicas, y los espacios para utilizarlas.
- Aumento de presupuestos para cobertura y calidad del transporte público para garantizar la movilidad igualitaria desde cualquier parte de la ciudad.
- Buscar que las tarifas del transporte público sean accesible a todos los ciudadanos
- Asegurarse que todas las ciudades y los pueblos de sus estados sean transitables a pie y en bicicleta por medio de la creación de infraestructura peatonal y ciclista.

Puntos de Acuerdo

Primero. Se exhorta respetuosamente a los gobiernos de las 32 entidades federativas a considerar la creación o, en su caso, revisión de un marco jurídico idóneo que garantice la consecución de políticas que prioricen en el marco de sus respectivas competencias, funciones y facultades, las políticas de la movilidad urbana y humana.

Segundo. Se exhorta respetuosamente a los gobiernos de los estados y de los municipios, de acuerdo con su capacidad técnica, humana y financiera, y con base en sus planes integrales de desarrollo, a favorecer la creación de órganos administrativos encargados de la aplicación y ejecución de políticas encaminadas a fortalecer la movilidad humana en sus localidades. Asimismo, a priorizar el rubro de infraestructura peatonal, ciclista y de transporte urbano.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de abril de 2013.— Diputados: René Ricardo Fujiwara Montelongo, María del Rocío Corona Nakamura (rúbricas).»

Se turna a la Comisión de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, para dictamen.

DIPUTADOS QUE PARTICIPARON EN ANEXO
(en orden alfabético)

- Astudillo Suárez, Ricardo (PVEM). Alertas sísmicas: 5
- Fujiwara Montelongo, René Ricardo (NA). Políticas de la movilidad urbana y humana: 7
- Gómez Ramírez, Raúl (PAN).. . . . Instituto Nacional de Migración y Organizaciones Civiles encargadas de atender el tema migratorio: 3
- Jorrín Lozano, Víctor Manuel (MC). Vendedores ambulantes de la autopista Cuernavaca-Acapulco: 6