

INDIRA KEMPIS

SENADORA
POR NUEVO LEÓN



La suscrita, **Senadora Indira Kempis Martínez**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en los artículos 71, fracción II, 72, fracción H, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 55, fracción II, 56, 62 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y 8, punto 1, fracción I, 164, 169, 172 174, 175, párrafo 1, 176, 177, párrafo 1, y 178 del Reglamento del Senado de la República, presento la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 24 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**; lo anterior, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La expansión de una ciudad hacia la periferia es un fenómeno social conocido como fragmentación urbana¹. El proceso de dispersión suele conllevar efectos negativos, destacando afectaciones a la salud y deterioro del medio ambiente², pero también el acceso desigual a los servicios públicos, la marginación de comunidades enteras y la segmentación de la sociedad.

Esta problemática ha sido reconocida en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024³, el cual plantea aminorar el contraste entre zonas integradas y colonias marginadas mediante la rehabilitación de espacios públicos y el mejoramiento, ampliación y sustitución de viviendas sociales.

Es importante mencionar también que una de las consecuencias principales de la dispersión urbana es una mayor dependencia a los automóviles. A mayor distancia entre la vivienda y los centros de trabajo, aunado a la deficiencia de infraestructura en transporte público, cada vez más ciudadanos se ven obligados a hacer estos traslados en automóvil.

¹ <http://www.sprawlcity.org/hbis/wis.html>

² [http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/Urban%](http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/Urban%20Sprawl)

³ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019

A pesar de que en México la mayoría de la población usa transporte público o camina, los gobiernos no destinan sus recursos en la misma proporción. Por ejemplo, los municipios recibieron 57 mil millones de pesos del fondo metropolitano en 2016; 18 de las 32 principales urbes no invirtieron nada en transporte público.

Del resto, para el automóvil se invirtió el 47% del presupuesto asignado a movilidad (cuando un 25% de la población lo utiliza), mientras que para el transporte público sólo se destinó el 1.2% del presupuesto asignado a movilidad (cuando es usado por el 39% de la población)⁴.

Esto genera un círculo vicioso de mayor dependencia al automóvil y mayores costos sociales aunados a su uso. Por ejemplo, el mayor riesgo a sufrir accidentes mortales de tráfico⁵, el aumento en la obesidad y las enfermedades crónicas por el sedentarismo del tráfico⁶, así como el aumento de la contaminación del aire, son algunas de sus consecuencias.

Inclusive, la congestión vehicular cuesta tiempo, calidad de vida, competitividad y desarrollo económico. De acuerdo al Instituto Mexicano para la Competitividad, en las 32 ciudades mexicanas más grandes tiene un costo económico de 94 mil millones de pesos cada año. Adicionalmente, cada persona pierde en promedio 100 horas adicionales en traslados al año, lo cual forma parte de la pérdida de productividad y dinamismo en nuestras ciudades.

De manera similar, la dispersión urbana produce afectaciones sobre la fertilidad de la tierra, así como en la cantidad y calidad del agua⁷, debido a la deforestación necesaria para expandir la mancha urbana, y la subsecuentes acciones de construcción.

⁴ <https://imco.org.mx/temas/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>

⁵

<http://scitation.aip.org/getabs/servlet/GetabsServlet?prog=normal&id=JUPDDM000132000001000010000001>

⁶

<http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?sec=health&res=9C06EED61338F937A3575AC0A9659C8B63>

⁷

<https://web.archive.org/web/20181222160947/https://www.sightline.org/publications/books/CS2006/CS06/CS06-nomaps>

Asimismo, como parte de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible⁸, de la cual el Estado mexicano es parte, en concreto con relación Objetivo 11, se han establecido los siguientes compromisos:

- Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales;
- 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;
- Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos;
- Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

Es por ello que resulta necesario impulsar una política de proximidad en el desarrollo territorial y urbano. Sin embargo, bajo el actual marco normativo, dicha precisión no está incluida ni definida entre las facultades de la Secretaría de Desarrollo Territorial y Urbano (SEDATU).

En este contexto, la proximidad urbana se define como “el diseño de una ciudad específicamente para optimizar las interacciones y minimizar las distancias tanto sociales como económicas, definidas por la congregación de flujos, eventos e intercambios.

En este sentido, “proximidad” implica garantizar las condiciones urbanísticas que permitan la reducción de los costos sociales (descritos en los párrafos anteriores), así como la satisfacción de las necesidades básicas y la buena interacción de los ciudadanos. No es simplemente desplazarse por la ciudad de forma más rápida, sino sobre todo vivirla de forma integral.

⁸ https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf

Las potencialidades de la proximidad urbana en los campos de la sostenibilidad y el crecimiento verde se expresan a través de beneficios directos en términos medioambientales, sociales y económicos⁹.

Mientras la proximidad garantiza menores tiempos de desplazamiento, kilómetros viajados y contaminación emitida, en el aspecto social se consigue una mayor accesibilidad general, menores costos de transporte y mejoras de movilidad para la mayor parte de la población¹⁰.

De forma concreta, la presencia de una proximidad urbana tiene efectos económicos al eliminar las pérdidas derivadas de la congestión y potenciar la comunicación entre personas, lo que muchos teóricos asocian a la creación de nuevos conocimientos¹¹.

En esta línea, podemos trazar cinco variables como guía de la proximidad urbana:

- 1) Serendipia: la ciudad sirve para la interacción humana, se forjan lazos al compartir el espacio y sus recursos.
- 2) Fricción: La cohabitación de la máxima diversidad en el mismo espacio. Interactúan personas y/o vehículos en las mismas redes por donde fluye el tráfico, por lo que se modifican las redes para reducir la fricción.
- 3) Amigabilidad: Busca tener formas de expandir la amigabilidad en los espacios urbanos, para poder mejorar la relación o interacción entre habitantes-vehículos-urbanidad.
- 4) Micro-pausas: Crear vialidades con más espacios públicos para los peatones de manera que estos puedan disfrutar de un momento de ocio y/o recreación de paso hacia su destino.
- 5) Trama Multimodal: Busca fomentar el uso alternativo de vehículos para disminuir su cantidad en las ciudades y en su lugar utilizar otras alternativas de transporte, como el uso de bicicletas, el uso compartido de vehículos, y el aumento en el uso de transporte público, el cual debe modernizarse y adecuarse a los requerimientos de la población o de la ciudad.

Por último, de acuerdo a Carme Miralles-Guash y a Oriol Marquet Sarda, académicas del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona: “la ciudad actual

⁹ <https://www.oecd.org/gov/sintesis-del-estudio-mexico.pdf>

¹⁰ https://www.researchgate.net/publication/294518191_Mobility_Screening_for_the_Core

¹¹ https://econpapers.repec.org/article/aeaaecrev/v_3a86_3ay_3a1996_3ai_3a1_3ap_3a54-70.htm

INDIRA KEMPIS

SENADORA
POR NUEVO LEÓN



amplía las distancias que recorren las personas que viven en ellas y las velocidades tecnológicas permiten expandir los límites de la ciudad funcional.

Sin embargo, y en paralelo, la proximidad se ha revalorizado en los últimos años siendo uno de los estandartes de nuevas tendencias urbanas. La proximidad implica consumir menos tiempo de viaje y por tanto disponer de más tiempo personal.

También incide en una mejora medio-ambiental, en la medida que reduce la necesidad de utilización de los transportes mecánicos y hace posible los trayectos a pie o no motorizados.”¹²

En congruencia con todo lo expuesto, esta Iniciativa con Proyecto de Decreto busca reformar el artículo 24 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de la siguiente forma:

<i>Texto Vigente</i>	<i>Texto Propuesto</i>
Artículo 24. La estrategia nacional de ordenamiento territorial configura la dimensión espacial del desarrollo del país en el mediano y largo plazo; establecerá el marco básico de referencia y congruencia territorial con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales y regionales del país en materia de Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos, y promoverá la utilización racional del territorio y el desarrollo equilibrado del país. La estrategia nacional de ordenamiento territorial deberá:	Artículo 24. La estrategia nacional de ordenamiento territorial configura la dimensión espacial del desarrollo del país en el mediano y largo plazo; establecerá el marco básico de referencia y congruencia territorial con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales y regionales del país en materia de Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos, y promoverá la utilización racional del territorio y el desarrollo equilibrado del país. La estrategia nacional de ordenamiento territorial deberá:

¹² <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4733392>

INDIRA KEMPIS

SENADORA
POR NUEVO LEÓN



(...)	(...)
(...)	(...)
III. Proponer lineamientos para la dotación de la infraestructura, equipamientos e instalaciones fundamentales para el desarrollo de las regiones y el país, y	III. Proponer lineamientos para la dotación de la infraestructura, equipamientos e instalaciones fundamentales para el desarrollo de las regiones y el país, y-
IV. Plantear los mecanismos para su implementación, articulación intersectorial y evaluación.	IV. Plantear los mecanismos para su implementación, articulación intersectorial y evaluación, y
	V. Procurar y priorizar la planeación urbana para la disminución máxima de la movilidad ciudadana.

PROYECTO DE DECRETO:

ÚNICO.- Se reforma por modificación el artículo 24 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

“Artículo 24. La estrategia nacional de ordenamiento territorial configura la dimensión espacial del desarrollo del país en el mediano y largo plazo; establecerá el marco básico de referencia y congruencia territorial con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales y regionales del país en materia de Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos, y promoverá la utilización racional del territorio y el desarrollo equilibrado del país.

La estrategia nacional de ordenamiento territorial deberá:

(...)

(...)

III. Proponer lineamientos para la dotación de la infraestructura, equipamientos e instalaciones fundamentales para el desarrollo de las regiones y el país:

IV. Plantear los mecanismos para su implementación, articulación intersectorial y evaluación, y

V. Procurar y priorizar la planeación urbana para la disminución máxima de la movilidad ciudadana.”

TRANSITORIOS:

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Ciudad de México, al día 27 de septiembre de 2022.

Sen. Indira Kempis Martínez