

**LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA AL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUERRERO, EN NOMBRE DEL PUEBLO QUE REPRESENTA, Y:**

## **CONSIDERANDO**

Que en sesión de fecha 17 de agosto del 2016, los Ciudadanos Diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable y de Transporte, presentaron el dictamen con proyecto de Acuerdo Parlamentario por el que la Sexagésima Primera Legislatura al Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, en adhesión al acuerdo emitido por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, se pronuncia para que el día 22 de septiembre de cada año se celebre el “Día Mundial Sin Automóvil” como un acontecimiento para desincentivar el uso indiscriminado del automóvil particular, y se conmine a la sociedad guerrerense a probar otros medios alternos de transporte y transmitir el mensaje a la ciudadanía de preservar nuestro planeta, sin dejar de lado las necesidades de desplazamiento de la población para acceder a los satisfactores necesarios para su desarrollo, en los siguientes términos:

## **“ANTECEDENTES**

**1.- Conocimiento de la Iniciativa.** *En Sesión de fecha quince de Marzo del año en curso, el Pleno de la Sexagésima Legislatura al Honorable Congreso del Estado, tomó conocimiento de un oficio suscrito por la Senadora Rosa Adriana Díaz Lizama, Vicepresidenta de la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, mediante el cual hace del conocimiento del Punto de Acuerdo por el que el Senado de la República se pronuncia favorablemente a la celebración del “Día Mundial Sin Automóvil” que se conmemora el 22 de septiembre de cada año como una celebración que pretende desincentivar el uso indiscriminado del automóvil particular, conminar a probar otros medios alternos de transporte y transmitir el mensaje a la ciudadanía de preservar nuestro planeta, sin dejar de lado las necesidades de desplazamiento de la población para acceder a los satisfactores necesarios para su desarrollo.*

**2.- Orden de turno.** En la misma Sesión, el Presidente de la Mesa Directiva, ordenó turnar dicha iniciativa a las Comisiones Unidas de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable y de Transporte, para su trámite correspondiente.

**3.- Recepción de la Iniciativa en las Comisiones.** El 16 de marzo del año en curso, se recibieron en las oficinas de las Presidencias de las Comisiones de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable y de Transporte, los oficios mencionado en el punto que antecede con los cuales el Oficial Mayor turnó el documento de referencia, en cinco tantos para cada una de las Comisiones para hacerlas llegar a cada diputada y diputado, integrantes de las Comisiones Unidas señaladas.

**4.- Turno a los integrantes de las Comisiones.** El día 17 Marzo del mismo año 2016, la Presidenta y Presidente de las Comisiones de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable y de Transporte, Diputada Rossana Agraz Ulloa y Diputado Antelmo Alvarado García, turnaron a cada uno de los señores Diputados que integran sus respectivas Comisiones, copia simple del citado oficio para su conocimiento, a fin de que estuvieran en posibilidad de emitir opiniones u observaciones que sirvan de base para la elaboración del dictamen correspondiente; y,

## CONSIDERANDO:

Que de acuerdo al Reporte de Movilidad Urbana en México 2014-2015, publicado por la Organización de las Naciones Unidas Hábitat (ONU-HABITAT), el Senado de la República y el Grupo Mexicano de Parlamentarios por el Hábitat, la movilidad se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver en las agendas gubernamentales, las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas. En este contexto, la Región en términos de movilidad, se define por dos rasgos contrastantes, por un lado la importancia del transporte público colectivo, los viajes a pie y en bicicleta, y por el otro, el creciente aumento de la motorización y la congestión, invirtiendo un alto porcentaje de los recursos públicos en infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado.

*Que las deficiencias en la movilidad han restringido por lo tanto los derechos de los habitantes en las ciudades; los tiempos invertidos en los traslados, el costo económico y el impacto en el presupuesto familiar, así como la inseguridad que se vive en los trayectos, han deteriorado las condiciones de vida de la población. Haciendo un balance general, la Región está lejos de contar con sistemas de movilidad eficientes que favorezcan el desarrollo social y económico, que permitan a las personas acceder a servicios, oportunidades laborales, educativas y que favorezcan el disfrute pleno de la ciudad. Por lo que actualmente, la falta de integración del transporte con la planeación del desarrollo urbano, sin prever cualidades para la conectividad, ha sido la causa principal del modelo desarticulado de movilidad que predomina en las ciudades mexicanas, así como origina, como son: descenso en la productividad económica, impacto en la salud de los habitantes y en la calidad de vida y el deterioro ambiental.*

*Que en cuanto al deterioro ambiental, el sector transporte es uno de los principales responsables de la contaminación del aire, debido al uso masivo de combustibles fósiles cuya combustión es el origen de las emisiones causantes del problema.*

*Que el Reporte Nacional de Movilidad Urbana—correspondiente al capítulo nacional del Reporte Global en Asentamientos Humanos, realizado bianualmente por la ONU-Hábitat— señala que, los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población, ya que las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, donde el sector transporte es una de sus principales causas, al contribuir con 20.4% de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), de los cuales 16.2% proviene del subsector automotor, en su mayoría por viajes en transporte individual motorizado.*

*Los rangos de emisión de los automóviles varían desde menos de 90 gramos de CO2 emitidos por kilómetro recorrido, hasta más de 400 g/km. La cantidad de CO2 emitida depende de la cantidad de combustible consumido, y éste de la potencia y masa del vehículo, y de la eficiencia del motor. Cuanto menos eficiente sea el motor, y más potente y/o pesado sea un coche, más CO2 emitirá, independientemente del combustible empleado. Y aunque el diésel emite comparativamente menos CO2 que la gasolina, lo cierto es que produce más gases contaminantes y partículas que empeoran el aire de nuestras ciudades y repercuten en la salud de las personas.*

*Es evidente que si todos los coches emitieran menos, las emisiones totales de CO2 disminuirían, pero siempre y cuando su utilización colectiva no se viera incrementada, de poco sirve conducir un coche de bajas emisiones si le damos un mayor uso, porque al final las emisiones totales pueden ser mayores. Sin ir más lejos, en la última década se han producido mejoras en los combustibles y se han incorporado catalizadores en los vehículos, que sí bien limpian parte de las emisiones, pero no así el plomo, el dióxido de carbono ni las macropartículas. Sin embargo, la contaminación del aire en las ciudades no ha dejado de aumentar debido al crecimiento del parque móvil y por ende el aumento del tráfico vehicular..*

*La mayor preocupación por la contaminación que produce el tráfico rodado se refiere a las zonas urbanas, en donde un gran volumen de vehículos y elevadas cifras de peatones comparten las mismas calles, generando efectos directos sobre la salud de las personas que respiran los humos del tráfico, la interacción de los productos químicos que producen ozono de bajo nivel, que también contribuye al calentamiento global.*

*Los contaminantes más usuales que emite el tráfico son el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno, los compuestos orgánicos volátiles y las macropartículas. También hay compuestos de plomo y una cantidad menor de dióxido de azufre y de sulfuro de hidrógeno. El amianto se libera a la atmósfera al frenar. El tráfico es también una fuente importante de dióxido de carbono.*

*El monóxido de carbono es venenoso. A dosis reducidas produce dolores de cabeza, mareos, disminución de la concentración y del rendimiento. Los óxidos de nitrógeno y azufre tienen graves efectos sobre las personas que padecen asma bronquial, cuyos ataques empeoran cuanto mayor es la contaminación, pues además estas sustancias irritan las vías respiratorias. Entre los compuestos orgánicos volátiles está el benceno, que puede provocar cáncer, al igual que el amianto, aunque su efecto sólo está claramente establecido a dosis más altas que las debidas al tráfico. Las macropartículas son partículas sólidas y líquidas muy pequeñas que incluyen el humo negro producido sobre todo por los motores diesel y se asocian a una amplia gama de patologías, entre ellas las enfermedades cardíacas y pulmonares. El plomo dificulta el desarrollo intelectual de los niños. El dióxido de carbono no siempre se clasifica como contaminante, pero sí guarda relación con el calentamiento global.*

*Uno de los impactos que el uso de combustibles fósiles ha producido sobre el medio ambiente terrestre ha sido el aumento de la concentración de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en la atmósfera. La cantidad de CO<sub>2</sub> atmosférico había permanecido estable, aparentemente durante siglos, pero desde 1750 se ha incrementado en un 30% aproximadamente. Lo significativo de este cambio es que puede provocar un aumento de la temperatura de la Tierra a través del proceso conocido como efecto invernadero. El dióxido de carbono atmosférico tiende a impedir que la radiación de onda larga escape al espacio exterior; dado que se produce más calor y puede escapar menos, la temperatura global de la Tierra aumenta.*

*Que en cuanto a la movilidad y planeación urbana, el Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015 muestra que si bien se han dado pasos importantes para la creación de una política en este rubro, será primordial promover acciones coordinadas en todos los órdenes de gobierno que apoyen la consolidación de avances sustanciales, tales como implementar estrategias que desincentiven el uso del automóvil y faciliten modos de transporte no motorizado; que fomenten el uso del transporte público y se invierta en que éste sea con menor consumo energético; que impulsen el modelo de ciudad compacta, con usos de suelo mixtos compatibles, así como el esquema de calle completa como un medio para favorecer la accesibilidad universal y generar condiciones adecuadas para la movilidad de personas y mercancías.*

*Que la movilidad en las grandes ciudades de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU) se ha convertido en el hábitat primordial humano es un asunto vital que requiere atención de todos los actores sociales.*

*Que la falta de planeación o decisión y la mala o nula coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno han tenido como resultado ciudades dispersas, que afectan la productividad de las entidades federativas del país; así como la salud y calidad de vida de sus habitantes, quienes tienen que realizar traslados largos, agotadores, inseguros y costosos; tan sólo en la Ciudad de México el congestionamiento vial provoca una pérdida de 3.3 millones de horas/hombre al día.*

*Que nuestro país es eminentemente urbano, de cada 10 habitantes más de 7 residen en localidades mayores a 15 mil habitantes; buscando en las urbes oportunidades para mejorar su calidad de vida, la población se ha distribuido de*

*forma desigual entre asentamientos urbanos de diferentes tamaños, reconociéndose 59 zonas metropolitanas. El crecimiento acelerado de las grandes ciudades mexicanas se ha dado en un contexto de deficiencias y vacíos de la planeación urbana y su normatividad; de carencia de reservas territoriales y oferta de suelo adecuado; y de extensiones y zonas dispersas fragmentadas y excluyentes.*

*Que la expansión territorial conlleva un desarrollo urbano de baja densidad con alta dependencia del automóvil y sin previsión de sistemas integrados de transporte público adecuados, a pesar de ser el medio más utilizado por la mayoría de la población, lo que ha agravado el problema de la movilidad urbana. Para atender esta problemática, se han destinado cuantiosos recursos públicos a la construcción de infraestructura vial en beneficio del transporte en automóvil privado, que contrariamente, agravó la situación. Hoy, el panorama diario de las ciudades de más de un millón de habitantes es la congestión vial, producto de la cantidad de vehículos privados en donde se trasladan en promedio 1.2 personas por unidad; diariamente se pierden millones de horas/hombre, los ingresos de las personas disminuyen por los costos crecientes del transporte, y se incrementan los niveles de contaminación ambiental y auditiva que afectan la salud.*

*Que los centros urbanos actúan a manera de imán, atraen a personas que buscan oportunidades para mejorar su nivel de vida, lo que resulta en un crecimiento acelerado de la población urbana y la concentración de actividades económicas que, a su vez, derivan en una expansión territorial de las urbes. En la mayoría de las ciudades mexicanas este proceso se caracterizó por una escasa planeación urbana, lo que ha generado procesos de expansión, dispersión, fragmentación y exclusión hacia las periferias, mermando eficiencia a la movilidad y posibilidades de desarrollo, incluyendo impactos negativos tales como el deterioro ambiental, el fomento al uso del transporte privado, congestión vial y el deterioro de la calidad de vida.*

*Que en materia de movilidad, las ciudades mexicanas comparten -aunque en diferentes grados- los mismos síntomas de una movilidad deficiente, en función de sus dimensiones físicas, demográficas y económicas, que se traducen en:*

- 1. Congestión vial producto de la dispersión y del protagonismo otorgado al transporte motorizado privado, (el automóvil es el medio de transporte con mayor crecimiento, ocupa más espacio y traslada a menos personas).*

2. *Deficiencia y baja calidad del transporte público, lo que inhibe su posicionamiento como una alternativa para la movilidad; es la flota con menor crecimiento, innovación tecnológica y sistemas de administración y operación.*
3. *Costos crecientes para las personas, los gobiernos y el ambiente, que afectan la competitividad y disminuyen la calidad de vida en las ciudades.*

*Que el proceso de urbanización se potencia, en primer lugar, en las 59 zonas metropolitanas (ZM) en donde viven 65 millones de habitantes (57% de la población del país), en ellas se genera el 74% del Producto Interno Bruto (PIB) (INEGI, 2011), y se estima que hacia el 2030 su población alcanzará los 78 millones de personas, lo que demandará sistemas eficientes para movilizarse*

*Que las 29 zonas metropolitanas y ciudades menores de 500 mil habitantes, como la del Puerto de Acapulco, en un comparativo de 1980 al 2010, fueron las que presentaron el mayor ritmo de expansión; la población se duplicó y la superficie se multiplicó por nueve; en el caso de esta ciudad guerrerense, según datos publicados por la Secretaría de Desarrollo Social, en 1980 existían 409,336 habitantes y para el año 2010 ya contaban con 853,431 habitantes, esto significa un incremento de 2.1 veces y la superficie urbana de la zona metropolitana solo contabilizada en manzanas, en el año de 1980 era de 1,389 hectáreas, mientras que para el año 2010 ya era de 13,086 hectáreas, lo que significa un crecimiento de 9.4 veces en este periodo de tiempo. Mayores distancias, bajas densidades, vialidades e incentivos económicos y culturales tienden a aumentar el parque vehicular privado y a fomentar el uso intensivo e irracional del automóvil. Dicho crecimiento supera ampliamente al de la población. En 2012, la cantidad de vehículos en el país alcanzó los 35 millones de unidades (INEGI, 2014) y el índice de motorización llegó a 300 vehículos por cada 1,000 habitantes, es decir, casi el doble con respecto a los 160 que había en el año 2000 (INEGI 2014). Este parque atiende las necesidades de desplazamiento de personas y bienes en un entorno marcado por la falta de control y prioridades en materia de circulación.*

*Que en el Estado de Guerrero, según datos publicados por el INEGI, en 1995, existían registrados 252,438 carros, mientras que en el año 2014, aparecen registrados 974,898 vehículos automotores, lo que significa un aumento de 3.86 veces el crecimiento del parque vehicular*

*Que el automóvil ha sido señalado como la causa número uno de los problemas de movilidad, por ser el principal medio de transporte en las vialidades, ya que para trasladar a 35 personas se requieren 30 autos (considerando que la tasa de ocupación promedio por auto es de 1.2 personas) que utilizan una superficie de rodamiento de 500m<sup>2</sup>; comparación desventajosa contra los 30m<sup>2</sup> que requiere un autobús urbano para trasladar el mismo número de personas. Además, el automóvil privado es un medio de transporte excluyente que genera costos sociales, económicos y ambientales (su consumo de energía por pasajero es mayor que con otros medios de transporte) que afectan a la sociedad en su conjunto.*

*Ante este contexto de datos y cifras tan alarmantes, las Comisiones Unidas de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable y la de Transporte del Honorable Congreso del Estado, consideran altamente positivo que el Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, se pronuncie de manera favorable a la celebración del “Día Mundial Sin Automóvil” que se conmemora el 22 de septiembre de cada año como un acontecimiento que pretende desincentivar el uso indiscriminado del automóvil particular, conminar a la sociedad a probar otros medios alternos de transporte y transmitir el mensaje a la ciudadanía de preservar nuestro planeta, sin dejar de lado las necesidades de desplazamiento de la población para acceder a los satisfactores necesarios para su desarrollo”.*

Que vertido lo anterior, en sesiones de fecha 17 de agosto y 20 de septiembre del año en curso, el Dictamen con proyecto de Acuerdo recibió primera lectura y dispensa de la segunda lectura, respectivamente, y que en sesión de esta última fecha la Sexagésima Primera Legislatura al Honorable Congreso del Estado, aprobó por unanimidad de votos, en todos y cada uno de sus términos, el Dictamen con proyecto de Acuerdo presentado por las Comisiones Unidas de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable y de Transporte.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero; 8 fracción I y 127 párrafo cuarto de la Ley Orgánica del Poder Legislativo número 286, este Honorable Congreso del Estado de Guerrero, expide el siguiente:

## ACUERDO PARLAMENTARIO

**PRIMERO.-** La Sexagésima Primera Legislatura al Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, en adhesión al acuerdo emitido por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, se pronuncia para que el día 22 de septiembre de cada año se celebre el “Día Mundial Sin Automóvil” como un acontecimiento para desincentivar el uso indiscriminado del automóvil particular, y se conmine a la sociedad guerrerense a probar otros medios alternos de transporte y transmitir el mensaje a la ciudadanía de preservar nuestro planeta, sin dejar de lado las necesidades de desplazamiento de la población para acceder a los satisfactores necesarios para su desarrollo.

**SEGUNDO.-** Exhortar de manera respetuosa al Titular del Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado de Guerrero, así como a los Honorables Ayuntamientos de esta Entidad a efecto de que a través de las dependencias competentes, se realice la difusión de este Acuerdo Parlamentario para que cumpla con sus objetivos para desincentivar el uso del automóvil particular, de probar otros medios alternos de transporte y para hacer llegar el mensaje a la sociedad guerrerense de preservar nuestro planeta.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.-** El presente Acuerdo Parlamentario entrará en vigor a partir de la fecha de su aprobación.

**SEGUNDO.-** Remítase al Titular del Poder Ejecutivo del Estado y a los Honorables Ayuntamientos Municipales, para su conocimiento y efectos legales conducentes.

**TERCERO.-** Remítase a la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, para su conocimiento y efectos legales conducentes.

**CUARTO.-** Publíquese el presente Acuerdo Parlamentario en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y en el Portal del Honorable Congreso del Estado, para su conocimiento general.

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Poder Legislativo, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil dieciséis.

**DIPUTADA PRESIDENTA**

**MAGDALENA CAMACHO DÍAZ**

**DIPUTADA SECRETARIA**

**ROSSANA AGRAZ ULLOA**

**DIPUTADO SECRETARIO**

**J. JESÚS MARTÍNEZ MARTÍNEZ**

(HOJA DE FIRMAS DEL ACUERDO PARLAMENTARIO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA AL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUERRERO, EN ADHESIÓN AL ACUERDO EMITIDO POR LA CÁMARA DE SENADORES DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, SE PRONUNCIA PARA QUE EL DÍA 22 DE SEPTIEMBRE DE CADA AÑO SE CELEBRE EL "DÍA MUNDIAL SIN AUTOMÓVIL" COMO UN ACONTECIMIENTO PARA DESINCENTIVAR EL USO INDISCRIMINADO DEL AUTOMÓVIL PARTICULAR, Y SE CONMINE A LA SOCIEDAD GUERRERENSE A PROBAR OTROS MEDIOS ALTERNOS DE TRANSPORTE Y TRANSMITIR EL MENSAJE A LA CIUDADANÍA DE PRESERVAR NUESTRO PLANETA, SIN DEJAR DE LADO LAS NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN PARA ACCEDER A LOS SATISFACTORES NECESARIOS PARA SU DESARROLLO.)