

**DIPUTADO JOSÉ GERMÁN JIMÉNEZ GARCÍA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE PUEBLA.**

Dip. José Ángel Ricardo Pérez García; Representante Legislativo de Movimiento Ciudadano ante la Quincuagésimo Novena Legislatura del Honorable Congreso del Estado, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 44 fracción II, 134 y 135 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de Estado de Puebla; así como la **adhesión** de los Diputados Carlos Ignacio Mier Bañuelos, Julián Rendón Tapia, José Guzmán Islas, integrantes del Grupo Legislativo del Partido de la Revolución Democrática y Sergio Moreno Valle Gérman integrante del Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional; me permito someter a consideración de esta Soberanía la siguiente **PUNTO DE ACUERDO, DE CONFORMIDAD CON LOS SIGUIENTES:**

CONSIDERANDOS:

La problemática en el transporte motorizado en ciudades y zonas conurbadas es una problemática multidimensional, en la que donde podemos reconocer: la económica, la social y la ambiental.

El ejercicio de la planeación del transporte Motorizado debe abordarse desde una plataforma socialmente incluyente, Gobierno, Transportistas y la Sociedad Civil; ya que las soluciones deben plantearse en un contexto sistémico, asumiendo tanto el resultado como el proceso a través del cual se consigue ese resultado.

Esto implica necesariamente cuestionar prácticas de planeación ejercidas de manera inercial, y que no han provocado otra cosa que un problema acumulativo y degenerativo en relación a las condiciones de movilidad, la apropiación del espacio público, el desgaste excesivo en términos de tiempo, el impacto en el rendimiento laboral, las condiciones de salud, la dependencia del automóvil como único medio de transporte en un solo modo (Como el automóvil).

En los últimos años, en varios países del mundo, se han manejado espacios, sitios y lugares específicos para la movilidad de los vehículos motorizados, entiéndase, Moto bicicletas, motonetas y motocicletas; esto es, la preferencia que tienen por no contar con lo establecido en el Capítulo IV Artículo 34 del Reglamento de Tránsito del Estado de Puebla.

La planeación del transporte es un proceso heurístico, es decir, un proceso en el que aprendemos a través de la observación, registro y monitoreo de las condiciones que prevalecen en relación a la movilidad y las distintas variables que impactan en esta problemática, sus tendencias, así como un proceso de aprendizaje a través de lo que hacemos.

Debemos mencionar como punto de partida que, en el contexto de nuestro país, el ejercicio de la planeación urbana en general y la interpretación de la problemática del transporte en particular, se han caracterizado por prácticas como la Planeación vertical (autoritaria, excluyente, autónoma); Paradigmas obsoletos (el funcionalismo, la modernidad, la tecnología); Planeación unidisciplinaria, entre otros.

El enfoque moderno de la planeación del transporte sustentable, surge como respuesta a la problemática que se ha gestado en la mayoría de ciudades y zonas conurbadas como la capital de nuestro Estado, en este contexto, de modo acumulativo, inercial o deliberado y que se advierte, entre otras manifestaciones, en el privilegio del automóvil sobre el peatón, la apropiación del espacio colectivo para usos comerciales, la circulación irrestricta del transporte público en la zona urbana, la fragmentación vial, la inexistencia de alternativas modales, la escasa cultura vial, entre otras.

Creemos que debe promoverse una serie de pautas, recomendaciones y escenarios alternativos de diseño del sistema de señalética urbana, en donde se potencialice el aprovechamiento de las cualidades geográficas del territorio y el modelo de interacción socio-económica con este, para **procurar la sustentabilidad**.

Las administraciones gubernamentales deben reconocer que el modelo actual del sistema de transporte en el contexto actual, en general, opera en un escenario desfavorable para los propósitos de la sustentabilidad, además de caótico y peligroso, advirtiéndose los siguientes desfases, riesgos y eventual colapso.

En relación al reparto modal, el que prevalece para el traslado de la mayoría de la población, es el modo motorizado, aproximadamente 86% del total de viajes/persona/día, de los cuales 16% son a través vehículos particulares. El automóvil es considerado el modo de transporte menos eficiente, en dos sentidos fundamentales, por un lado por el tipo de combustible que consume, sumamente contaminante, el mismo que ocasiona el 84% del total de partículas de CO₂ presentes en la atmósfera, además de ser una fuente de energía no renovable, comprometiendo por lo tanto la disponibilidad para su consumo futuro.

Por otra parte, en relación a la capacidad de traslado, entendida como un indicador de eficiencia, el automóvil traslada en promedio 1.7 personas con una ocupación vial de 7.35 m², es decir que por ejemplo, transportar a una persona en automóvil consume 50 veces más espacio que en el transporte público; . En relación a la infraestructura construida como soporte al modo del automóvil, que

prevalece para el traslado de personas en la ciudad, ésta ha repercutido en la disminución del paisaje natural, esencial para soportar un sistema de transporte sustentable. Es posible advertir al respecto, no sólo la sustitución y eliminación progresiva de áreas verdes, sino además de recursos naturales, como ríos o cuerpos de agua, mismos que han sido entubados, cubiertos y posteriormente pavimentados. En relación a la complementariedad modal, se advierte que no existen alternativas programadas en secuencia y de acuerdo a un carácter jerárquico del transporte, considerando sobre todo los medios no motorizados, incluyendo el traslado peatonal. En este sentido, es indispensable promover la articulación modal o inter modalidad de acuerdo al carácter estratégico que cada zona requiere. Un sistema de transporte que no ofrece alternativas de traslado, no es sustentable.

Por si fuera poco otro aspecto negativo del actual modelo de transporte tiene relación a los tiempos promedio de recorrido, éstos resultan excesivos, siendo de 2.5 horas/persona/ día, mismos que repercuten en el rendimiento laboral, la salud y la disponibilidad de tiempo para atender otras necesidades. Más aún esta tendencia es inercial y acumulativa, dados los patrones de dispersión horizontal para el crecimiento de las áreas de vivienda, favorecidos por el uso mayoritario del automóvil, por lo que la situación tenderá a empeorar, negando mejores posibilidades para las generaciones futuras, es decir que el sistema que prevalece, reiteramos, ha sido implementado sin considerar la sustentabilidad.

Hoy en día, existe un serio problema con la infraestructura destinada a los modos de transporte, en algunos casos, de manera casi metódica, la solución al incremento del flujo vehicular ha consistido en la construcción de puentes y pasos deprimidos, lo cual reduce por un tiempo el problema, pero al ser una solución aislada, finalmente se traslada la problemática a vialidades paralelas o cuadradas calles colindantes a la nueva construcción. Es por eso que se deben articular los diferentes proyectos de modernización, regulación y disminución del tráfico, además de ofrecer nuevas alternativas de movilidad y conectividad urbana, como la movilización peatonal y la bicicleta, incrementando con esto el traslado de personas y, al mismo tiempo, reduciendo el tráfico y la congestión urbana, la contaminación atmosférica, la visual y la auditiva.

Podríamos finalmente enunciar una serie de problemas que hoy en día vivimos en las zonas urbanas y conurbadas de nuestra entidad, con relación al actual modelo de movilidad; saturación de automóviles de uso particular en los centros históricos; impacto negativo en el paisaje urbanístico; apoderamientos del espacio público ponderando los vehículos sobre las personas; afectación a la economía por el uso de combustibles derivados del petróleo; escases de estacionamientos públicos y sus consecuentes tarifas elevadas.

Por todo lo antes expuesto, el que suscribe, he considerado exhortar, invitar a elaborar una norma complementaria a las ya existentes en materias de transporte y de infraestructura urbana; por lo que me permito proponer el siguiente punto de:

ACUERDO

UNICO.- EXHORTAR A LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA, MOVILIDAD Y TRANSPORTES DEL ESTADO A ADICIONAR UN CAPITULO AL TITULO PRIMERO DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL ESTADO DE PUEBLA CON LA FINALIDAD DE PREVEER ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD URBANA.

ATENTAMENTE.

PUEBLA, PUEBLA A 28 DE FEBRERO DE 2017.

**DIP. JOSÉ ÁNGEL RICARDO PÉREZ
GARCÍA**

**ADHESIÓN DE LOS DIPUTADOS
INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO
DEL PRD**

DIP. JULIÁN RENDON TAPIA

DIP. CARLOS IGNACIO MIER BAÑUELOS

DIP. JOSÉ GUZMÁN ISLAS

**DIP. SERGIO MORENO VALLE GERMÁN
INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO
DEL PAN**

