

**DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE PUEBLA
P R E S E N T E S**

La suscrita Diputada Geraldine González Cervantes integrante del Grupo Legislativo del Partido Verde Ecologista de México de la Quincuagésimo Novena Legislatura del H. Congreso del Estado de Puebla. Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 44 fracción II y 144 fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla; 120 fracción VI del Reglamento Interior del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla; y demás relativos aplicables, someto a consideración de esta Soberanía el siguiente **PUNTO DE ACUERDO**, de conformidad con los siguientes:

C O N S I D E R A N D O S

La actualización de la norma y el ejercicio de gobierno deben encausarse a la atención de las necesidades de la sociedad. En la medida en que estas se transforman, el Estado debe responder y ajustar sus esfuerzos a fin de que la ciudadanía cuente con los elementos necesarios para salir adelante.

El derecho de las personas a un medio ambiente adecuado ha sido golpeado de manera constante a partir del incremento de la actividad humana. La lucha por la existencia, el avance de la ciencia, el impulso del desarrollo y el descubrimiento de nuevas tecnologías ha traído consigo consecuencias positivas y negativas, estando entre estas últimas el deterioro ambiental.

El párrafo quinto del artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone:

“Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley”.

Para la protección de esta garantía se han generado diversos esfuerzos legales y administrativos, entre ellos la aplicación del programa HOY NO CIRCULA, programa gubernamental mexicano que establece medidas que limitan el flujo vehicular. Su objetivo es ejercer control sobre la contaminación generada por estos vehículos para minimizar el impacto ambiental que producen.

Dentro de los beneficios de dicho programa se ubican la reducción de contaminantes, el mejoramiento de las condiciones ambientales y de salud, el impulso de formas alternativas de transporte, así como el fortalecimiento de la economía familiar.

Los recientes índices de contaminación detectados en la Ciudad de México, antes Distrito Federal, han derivado en la declaración de contingencia ambiental atmosférica. Medida extraordinaria que implica el endurecimiento de las restricciones del programa, dado el deterioro de la calidad del aire.

En dicho contexto y en torno al funcionamiento de la megalópolis, en la cual participan la Ciudad de México y los Estados de México, Hidalgo, Morelos, Puebla y Tlaxcala, se hicieron presentes los señalamientos, resaltando la sugerencia de la Ciudad de México por incrementar esfuerzos por parte de las demás entidades, incluyendo entre ellos la operación del HOY NO CIRCULA.

A lo anterior no se hizo esperar la postura del Estado, quien rechazó categóricamente el planteamiento, alegando la disparidad entre los índices de contaminación entre un territorio y otro, y en consecuencia la falta de justificación para su implementación en la entidad.

De acuerdo al estudio Global Urban Ambient Air Pollution Database 2016 (Base de datos de la contaminación del aire urbano ambiental mundial) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), de las nueve ciudades medidas en el País, la Ciudad de México y Puebla comparten la posición siete con el mismo grado de contaminación (20 PM2.5 (micras o partículas en suspensión)).

Ante esta nueva evidencia recientemente conocimos la postura de la Secretaría de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial del Estado quien rechazó los resultados y de nueva cuenta la posibilidad de la implementación del mencionado programa en la entidad.

Respecto a lo anterior, considero que nuestra responsabilidad como actores públicos debe ir más allá de la zona de confort. Debemos adelantarnos a los acontecimientos, prevenirlos a fin de evitar condiciones que comprometan el entorno y la salud de los poblanos.

No podemos constreñir y limitar nuestro actuar a una comparación que concluya que estamos igual o menos peor que determinado territorio. El informe de la OMS advierte mala calidad de aire en casi todas las ciudades del mundo, lo cual resulta innegable y así se percibe, con el calentamiento global y los efectos del cambio climático. Situación que por sí sola representa un riesgo creciente para los habitantes del planeta.

Si bien, la disminución de los niveles de contaminación en la atmósfera es una de las bondades del programa HOY NO CIRCULA. No es la única ventaja que ofrece, ya que, como se mencionó, con el uso de vehículos no motorizados se evita la reclusión en el hogar, se promueve la activación física y con ello múltiples beneficios para la salud; se mejora la movilidad y fluidez vial tanto para conductores, como ciclistas y peatones; y se apoya la economía familiar con la disminución de inversión en gasolina.

De no apostarle a una política preventiva como la que hoy propongo, rechazamos la posibilidad de iniciar, desde hoy, una dinámica que concientice a la ciudadanía, que la comprometa con su entorno y con las futuras generaciones.

Puebla, con 6 millones 168 mil 883 habitantes, es el quinto Estado más poblado del país.

El 28% de la población vive en localidades rurales y el 72% en urbanas, concentrándose la población en la planicie del Valle de Puebla.

De acuerdo al Sistema Estatal y Municipal de Base de Datos del INEGI, para el 2014 existían 1 millón 315 mil 969 vehículos registrados en la entidad. De aquellos, 43 mil 959 eran de servicio público. Del total mencionado, 554 mil 314 vehículos corresponden al municipio de Puebla, lo que representa el 42.12 % del total, y de estos 21 mil 305 fueron destinados al servicio público.

La mayor parte de la contaminación del aire es obra del ser humano y se produce por la combustión ineficiente de combustibles fósiles o de biomasa; por ejemplo, los gases de escape de los automóviles.

De acuerdo al Programa Especial de Cambio Climático del Gobierno Federal, México se ubica dentro de los primeros 15 lugares a nivel mundial por su emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), representando el 1.6% del total de dichas emisiones. De estas emisiones, en México, el 20% provienen del transporte.

Ante esto han sido variados los esfuerzos para ordenar y eficientar la circulación del transporte público. Existen mecanismos legales generados para garantizar la calidad de la prestación del servicio tanto en lo físico como en lo mecánico, mismos que se traducen en la realización de revistas (revisiones) y en el cumplimiento de cierta antigüedad del vehículo para estar en condiciones óptimas de circulación.

Al efecto, la Ley del Transporte para el Estado de Puebla dispone:

ARTÍCULO 6.- *El Secretario de Infraestructura y Transportes y el Director General de Carreteras de Cuota-Puebla, en el ámbito de sus respectivas competencias, tendrán las siguientes atribuciones:*

VI.- Ordenar que se realicen periódicamente revistas a los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte y al Servicio Mercantil, a efecto de que aquellos que estén en mal estado o no hayan cumplido con las especificaciones que al efecto se emitan para la revista, sean retirados de la circulación para su reparación o cambio correspondiente;

ARTÍCULO 87.- *Los concesionarios y los permisionarios del Servicio Público de Transporte y del Servicio de Transporte Mercantil, deberán cumplir cuando lo determine la autoridad competente, con la revista vehicular a fin de evaluar el cumplimiento de las condiciones y características físico-mecánicas de los vehículos, señaladas en el Reglamento de esta Ley y de conformidad con las disposiciones administrativas emitidas por la autoridad competente.*

...

ARTÍCULO 70.- ...

Lo previsto en el párrafo anterior, no libera al concesionario de la obligación de prestar el servicio con vehículos que no excedan de diez años de antigüedad en las rutas urbanas y transporte público masivo y doce años de antigüedad en las rutas suburbanas y foráneas, ni de realizar el trámite anual que deberá efectuar en las oficinas recaudadoras de la Secretaría de Finanzas y Administración, en términos de la Ley de Ingresos del Estado vigente.

...

ARTÍCULO 79.- ...

...

Para el caso de los permisos del Servicio de Transporte Mercantil de Personas en su modalidad de alquiler o Taxi y Taxis locales, deberán prestar el servicio con vehículos que no excedan de siete años de antigüedad.

Los demás vehículos que prestan los servicios de transporte mercantil a que se refiere esta Ley, contarán con la antigüedad y condiciones que señale la normatividad aplicable.

Lo anterior sin detrimento de las medidas ordinarias y extraordinarias de verificación de los niveles de contaminación que al efecto se realicen sobre dichos medios de transporte masivo.

El discurso del Estado se ha enfocado en el posicionamiento económico, turístico y de infraestructura de la entidad. Ante esto y ante la necesidad de proyectar congruencia, es necesario replicar el esfuerzo e interés en el rubro ambiental, en garantizar un entorno adecuado a visitantes y habitantes.

Debemos pensar a futuro y aquello implica el planteamiento de metas a corto, mediano y largo plazo.

La presente propuesta no busca generar confrontación pública o molestia social, por el contrario, invita a todos los poblanos a hacer conciencia y actuar con responsabilidad ambiental. Pensar de manera sustentable.

Es importante, reitero, la corresponsabilidad. La existencia de coordinación entre los distintos sectores, pero sobretodo, que las preocupaciones sobre la protección del medio ambiente se integren en todas las políticas nacionales, regionales y locales con la misma magnitud y fuerza con la que deterioramos nuestro entorno.

Sin dejar de lado que a nivel internacional, **justamente las medidas que se proponen en el presente documento, han servido a las ciudades para experimentar progreso, es decir, la mejora de los sistemas de transporte colectivo, la incentivación del uso de vehículos no motorizados, particularmente bicicletas, y el incremento de los espacios verdes y mejora de la gestión de desechos.**

Por lo anteriormente expuesto propongo el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- Se solicita al Titular del Poder Ejecutivo del Estado que instruya la implementación del programa **HOY NO CIRCULA** en la capital poblana. Así como la construcción y equipamiento de ciclovías suficientes y seguras, para garantizar la movilidad mediante vehículos no motorizados.

SEGUNDO.- Se solicita que en términos del punto anterior se promueva el uso de vehículos no motorizados, concientizando a la ciudadanía respecto a los beneficios de su utilización para la economía y la protección de la salud y el medio ambiente.

TERCERO.- Se solicita al Titular de la Secretaría de Infraestructura y Transportes que en el ámbito de sus atribuciones fortalezca los mecanismos de revista (revisión) de los vehículos de transporte público, a fin de garantizar que cumplan con las condiciones físico - mecánicas para su circulación, así como con la antigüedad establecida de conformidad con el servicio de que se trate.

CUARTO.- Solicito se turne el presente acuerdo a la Comisión competente, para el estudio y trámite correspondiente.

A T E N T A M E N T E
CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA A
16 DE MAYO DE 2016