

Contacto CONAMER 4LS-EVLS-AMMDC-B000231362

De: observadoresgubernamentales <observadoresgubernamentales@gmail.com>
Enviado el: viernes, 23 de junio de 2023 02:20 p. m.
Para: Contacto CONAMER
Asunto: se envían comentarios a la Estrategia nacional de movilidad eléctrica de la semarnat

Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Completado



A quien corresponda:

Me dirijo a Ustedes, para que determinen y resuelvan si existe una duplicidad en la emisión de regulaciones como menciona la ley de mejora regulatoria así como una sobre regulación por parte de la Semarnat ya que el día de ayer 22 de junio del 2023, el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMySV) de la SEDATU, aprobó por unanimidad la **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (Enamov) 2023-2042**, y está por publicarla en el DOF, la cual establece las bases para garantizar este derecho constitucional de forma segura, sustentable y equitativa en el corto, mediano y largo plazo.

Se considera que en términos la LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL del 17 de mayo de 2022, la SEDATU a través del SNMySV, son los competentes para elaborar y publicar en el DOF una estrategia de Movilidad, que, dicho sea de paso contempla y abarca los componentes de cambio climático, sustentabilidad, protección al medio ambiente, emisiones, eficiencia energética, coordinación de los distintos órdenes de gobierno, equidad de género, que pretende establecer la SEMARNAT en su Estrategia sin fundamento.

Además de que la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial SEDATU será formulada y aprobada por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y publicada en el Diario Oficial de la Federación. Y la que propone semarnat, no contempla estos pasos por lo que no es tan integral como la de sedatu.

Lo anterior se refuerza con lo que dice dicha ley al respecto:

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las

autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.

A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;

II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

III. La Secretaría de Economía;

IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y

V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;

II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Nacional;

IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de las entidades federativas y de los municipios;

V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;

VI. Diseñar y aprobar la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;

VII. Formular y aprobar la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;

Artículo 8. De la política nacional.

La política nacional de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 9.

La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá, entre otras, las siguientes finalidades:

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

Artículo 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 17. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

CAPÍTULO III

Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 24. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la

movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan

Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Nacional y publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 25. Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;

II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del país e interurbanos, rurales e insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;

III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de **desarrollo urbano y ordenamiento territorial**, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;

IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Promoción de la **congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los distintos órdenes de gobierno, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial**;

VI. **Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética**;

VII. **Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial**, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e

VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 26. Visión a largo plazo de la Estrategia Nacional.

La Estrategia Nacional tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque

de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación

será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. **Podrá ser revisada y, en su caso, actualizada cada cuatro años** o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país. Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

I. El Sistema Nacional formulará y aprobará la Estrategia Nacional;

II. Una vez aprobada la Estrategia Nacional, se publicará en el Diario Oficial de la Federación, y

III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

La propia ley dice que:

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

Por todo lo anterior solicito que:

La semarnat, justifique técnica y legalmente su estrategia nacional de movilidad y que especifique valores jurídicos tutelados no contempla la estrategia de sedatu y la de semarnat si

Que también explique sus criterios de decisión que hace de su estrategia diferente a la de sedatu y con ello evitar duplicidad de regulaciones

Semarnat indique mediante un cuadro comparativo los componentes de su Estrategia distintos a los señalados en la Enamov

Que semarnat diga en que se contraponen la LGEEPA, la ley de cambio climático y todas las que menciona a la Ley General de Movilidad y Seguridad vial del del 17 de mayo de 2022.

Señale SEMARNAT si en la elaboración de su estrategia participó y se coordinó con la SEDATU o su Sistema.

Que semarnat señale si participó en alguna mesa de trabajo, reunión, o como invitado del SNMySV en la elaboración de la ENAMOV.

Que la CONAMER determine y resuelva si ambas estrategias no se contraponen y cual debería ser la que deba ser publicada en el DOF

Que la conamer resuelva si la semarnat no está incumpliendo al expedir regulaciones que violen los Principios, Bases y Objetivos de la Mejora Regulatoria de la ley de mejora regulatoria, , que se señalan a continuación:

Artículo 6. Los Sujetos Obligados, en la expedición de las Regulaciones, Trámites y Servicios deberán respetar los principios de legalidad, reserva de ley, jerarquía normativa y todos aquellos principios que tiendan al cumplimiento de los objetivos de esta Ley.

Artículo 7. La política de mejora regulatoria se orientará por los principios que a continuación se enuncian:

I. Mayores beneficios que costos y el máximo beneficio social;

II. Seguridad jurídica que propicie la certidumbre de derechos y obligaciones;

III. Focalización a objetivos claros, concretos y bien definidos;

IV. Coherencia y armonización de las disposiciones que integran el marco regulatorio nacional;

V. Simplificación, mejora y no duplicidad en la emisión de Regulaciones, Trámites y Servicios;

VI. Accesibilidad tecnológica;

VII. Proporcionalidad, prevención razonable y gestión de riesgos;

VIII. Transparencia, responsabilidad y rendición de cuentas;

IX. Fomento a la competitividad y el empleo;

X. Promoción de la libre competencia y competencia económica, así como del funcionamiento eficiente de los mercados, y

XI. Reconocimiento de asimetrías en el cumplimiento regulatorio.

Los Sujetos Obligados deberán ponderar los valores jurídicos tutelados a que se refiere este precepto y explicitar los criterios de decisión que subyacen a la política de mejora regulatoria atendiendo a los objetivos establecidos en esta Ley.

Artículo 8. Son objetivos de la política de mejora regulatoria, los siguientes:

I. Procurar que las Regulaciones que se expidan generen beneficios superiores a los costos y produzcan el máximo bienestar para la sociedad;

II. Promover la eficacia y eficiencia de la Regulación, Trámites y Servicios de los Sujetos Obligados;

III. Procurar que las Regulaciones no impongan barreras al comercio internacional, a la libre competencia y la competencia económica;

IV. Generar seguridad jurídica, claridad y transparencia en la elaboración y aplicación de las Regulaciones, Trámites y Servicios;

V. Simplificar y modernizar los Trámites y Servicios;

VI. Fomentar una cultura que ponga a las personas como centro de la gestión gubernamental;

VII. Mejorar el ambiente para hacer negocios;

VIII. Facilitar, a través del Sistema Nacional, los mecanismos de coordinación y participación entre los órganos de mejora regulatoria de los órdenes de gobierno y los Sujetos Obligados para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley;

IX. Atender al cumplimiento de los objetivos de esta Ley considerando las condiciones de desarrollo institucional y las capacidades técnicas, financieras y humanas;

X. Promover la participación de los sectores público, social, privado y académico en la mejora regulatoria;

XI. Facilitar a las personas el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de sus obligaciones;

XII. Armonizar el marco normativo de la mejora regulatoria en el país atendiendo los principios de esta Ley;

XIII. Facilitar el conocimiento y el entendimiento por parte de la sociedad, de la Regulación, mediante la accesibilidad y el uso de lenguaje claro;

XIV. Coadyuvar en las acciones para reducir el costo económico derivado de los requerimientos de Trámites y Servicios establecidos por parte de los Sujetos Obligados, y

XV. Diferenciar los requisitos, Trámites y Servicios para facilitar el establecimiento y funcionamiento de las empresas según su nivel de riesgo, considerando su tamaño, la rentabilidad social, la ubicación en zonas de atención prioritaria, así como otras características relevantes para el país.

Gracias