



6. Mezclemos los usos de suelo.

El tránsito sustentable sólo será viable si conecta a las personas con lugares que las inviten a quedarse. Hacer “atractiva” a una calle implica que ésta albergue una diversidad de lugares y actividades: espacios públicos animados y comerciales en la planta baja, con espacios residenciales y de oficina en las plantas altas. Las tiendas y establecimientos se nutren de las personas que ahí trabajan en el día y también de las que ahí duermen por la noche, ayudando a crear zonas llenas de vida.

7. Densifiquemos.

Para 2030, se estima que las ciudades alojarán a 2 mil millones de personas más. Para organizar este crecimiento, el primer paso es “reciclar el espacio”, construir en lotes baldíos o en zonas en desuso antes de construir en las áreas verdes de los alrededores de la ciudad. Esto junto con una oferta de transporte y espacios públicos de calidad, da lugar a una gran diversidad de actividades en las calles, haciéndolas más seguras e interesantes. Las calles urbanas requieren densidad y diversidad, lo cual contribuye a crear un área de usos múltiples más animada. Las comunidades con mayor densidad utilizan recursos de manera más eficiente, reduciendo las huellas del carbono de sus residentes.

8. Fortalezcamos la cultura local.

Celebrar las culturas locales fomenta la diversidad de las ciudades, lo que atrae a las personas y las inspira a permanecer en ellas. La historia de una comunidad, su entorno natural y sus tradiciones contribuyen significativamente a hacer de los lugares especiales y únicos. Encontrar estos elementos y preservarlos es crítico para distinguirlos unos de otros. Mantener esta identidad contribuye a crear la clase de comunidades en la que la gente disfrute caminar, andar en bicicleta y utilizar transporte público.

9. Conectemos las cuerdas.

Las ciudades en las que es placentero caminar y andar en bicicleta suelen tener numerosas calles cortas y estrechas, con mucha interconectividad entre sí. Esto hace que el tránsito sea más lento, al mismo tiempo que la caminata es más directa, variada, interesante y atractiva. Las calles con esas características están hechas a una escala adecuada para activar la percepción y los sentidos de la gente que va a pie. Edificios, tiendas, árboles y otros elementos están más cerca de los peatones y ciclistas a lo largo de su trayecto, incrementando la vitalidad y accesibilidad a estas calles.

10. Hagámoslo durar.

Invertir en el entorno urbano y su mantenimiento es tan importante como invertir en transporte sustentable. Con una planeación y mantenimiento correctos, todo –edificios, calles, adoquinados, mobiliario urbano, arte público– puede durar no sólo décadas, sino siglos. Diseños y materiales de alta calidad, así como un adecuado manejo del espacio público son clave para la creación de calles memorables y de espacios públicos que resulten más duraderos que los ciclos electorales.

Conclusiones.

La principal deficiencia de los indicadores sobre la movilidad sustentable elaborados por diversas organizaciones internacionales es que no se preocupan de las interconexiones. Lo que falta actualmente no son los datos –los hay de sobra, aunque no siempre comparables– lo indispensable aquí son los marcos adecuados para su interpretación analítica. Lo más importante no es la categoría de datos disponibles, sino lo que se puede deducir de las informaciones sobre los resultados del paradigma del desarrollo sostenible en su conjunto y, lo que es aún más revelador, sobre los efectos de determinadas políticas o el impacto de ciertas medidas.

Existe otra razón más para reconsiderar la planificación y el estudio analítico del proceso de adopción de decisiones en materia de transporte, que es, fundamentalmente, la necesidad de integrar las políticas de éste con las de otros sectores.

Como podemos ver, hay tema de sobra y lo habrá en los siguientes años adquiriendo cada vez más preponderancia en las distintas mesas.

Bibliografía.

- a) GIORGI, Liana. La Movilidad Sostenible, Dificultades, posibilidades y conflictos – Una perspectiva de las ciencias sociales. (en línea) Revista Internacional de Ciencias Sociales UNESDOC.UNESCO-ONU (New York, NY, USA) No. 176 Marzo, 2003 <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001314/131442s.pdf>
- b) GEHL, Jan y Hook, Walter. Our Cities Ourselves: 10 Principles for Transport in the Urban Life. 1ra. Edición. New York, NY, USA. Institute for Transportation & Development Policy (IDPT), Junio 2010. 53p.
- c) ROMERO Blake, Saúl. ¿Qué papel juega la logística en la movilidad sustentable? RIZOMA Revista de Cultura Urbana Monterrey, Nuevo León, México. 7(1): 8-9, Enero-Marzo 2008.

En la parte 1 de esta serie, “EL ALCOHOLÍMETRO, ANTECEDENTES”, abordé particularmente el marco jurídico mediante el cual el Gobierno del Distrito Federal ha implementado el programa de aplicación del alcoholímetro.

Se tomó como referencia el programa del Distrito Federal, al ser el más representativo a nivel nacional, tanto por la infraestructura utilizada, su continuidad de operación y publicidad de que ha gozado.

Asimismo, en función de lo presentado en dicho artículo, me parece que ha quedado atendido desde el punto de vista del Poder Ejecutivo como del Poder Judicial la APLICACIÓN a los ciudadanos del alcoholímetro, por parte de las autoridades competentes.

Sin embargo, no se ha atendido y mucho menos resuelto un aspecto jurídico fundamental que pone el resultado programa del alcoholímetro, tanto en el DF, como el demás estados de la república y zonas federales, en una situación de incumplimiento jurídico.

ARTÍCULO 10.- Los instrumentos para medir y patrones que se fabriquen en el territorio nacional o se importen y que se encuentren sujetos a norma oficial mexicana, requieren, previa su comercialización, aprobación del modelo o prototipo por parte de la Secretaría sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias. Deberán cumplir con lo establecido en este artículo los instrumentos para medir y patrones que sirvan de base o se utilicen para:

- I. Una transacción comercial o para determinar el precio de un servicio;
- II. La remuneración o estimación, en cualquier forma, de labores personales;
- III. Actividades que puedan afectar la vida, la salud o la integridad corporal;
- IV. Actos de naturaleza pericial, judicial o administrativa; o
- V. La verificación o calibración de otros instrumentos de medición.

Es fundamental analizar dicho artículo y su relación con el alcoholímetro:

1. El alcoholímetro es un instrumento de medición:

a. Tiene por objeto medir el nivel de alcohol consumido por una persona;

2. El alcoholímetro es utilizado por autoridades competentes para:

a. Determinar el nivel de ingesta de bebidas alcohólicas de un ciudadano y poder;

b. Aplicar sanciones administrativas;



Rodolfo Consuegra Gamón
rodolfo@consuegra.com.mx



Lo anterior claramente ubica al alcoholímetro como un instrumento de medición regulado por el artículo 10 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, lo cual no sería un problema, sin embargo ningún alcoholímetro utilizado por alguna autoridad en México cumple con dicha Ley.

Me permito afirmar que ningún alcoholímetro que utilice alguna autoridad en el país cumple con esa Ley, derivado de que ninguno ha sido sujeto de, previa su comercialización en México, de la aprobación del modelo o prototipo por parte de la Secretaría de Economía, tal cual existe la obligación.

Resulta importante hacer notar que el hecho de que exista la obligación de que los instrumentos para medir que se utilizan para fines oficiales en el país, sean sujetos de un proceso de autorización por el gobierno federal, tiene por objeto dotar de certeza y seguridad a los ciudadanos.

En ese sentido, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización señala:

ARTÍCULO 11.- La Secretaría podrá requerir de los fabricantes, importadores, comercializadores o usuarios de instrumentos de medición, la verificación o calibración de éstos, cuando se detecten ineficiencias metrológicas en los mismos, ya sea antes de ser vendidos, o durante su utilización.

Para efectos de lo anterior, la Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación, con la debida anticipación, la lista de instrumentos de medición y patrones cuyas verificaciones inicial, periódica o extraordinaria o calibración serán obligatorias, sin perjuicio de ampliarla o modificarla en cualquier tiempo.

Ejemplo de ello, son las acciones que hoy ya puede llevar a cabo la autoridad (PROFECO) en contra de gasolineras que expendan menos litros de los que señala el dispensario, ya que existe una norma oficial mexicana específica, bajo la cual la autoridad puede llevar a cabo acciones e imponer sanciones. Si bien, aún queda mucho por hacer en el ejemplo antes citado, lo anterior es una clara muestra de que al existir una referencia técnica-jurídica y un procedimiento para ello, se dota a la autoridad y a los consumidores de instrumentos jurídicos.



Para el caso del alcoholímetro aplica el mismo principio, ya que para cuando exista una regulación específica para ese instrumento, y haya sido sujeto de calibración por el Centro Nacional de Metrología:

1. El programa de alcoholímetro cumplirá con disposiciones jurídicas, con las cuales hoy no la hace;
2. Habrá certeza de que los resultados de emita no fueron manipulados o bien;
3. Que el instrumento como tal es confiable;

Por lo antes expuesto, resulta urgente que el gobierno federal, a través de la Secretaría de Economía lleve las acciones regulatorias necesarias para que los resultados de los programas de alcoholímetro sean completamente jurídicamente viables. En ese sentido, la Secretaría Economía deberá:

1. Elaborar, de acuerdo al procedimiento que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, una norma oficial mexicana para alcoholímetros. Dicha regulación deberá contener las especificaciones y métodos de prueba para su correcta calibración, avalada por el Centro Nacional de Metrología (CENAM).

Para este punto resultará fundamental el patrón de medición que el CENAM utilice.

2. Elaborar el procedimiento para la evaluación de la conformidad;
3. Incorporar el alcoholímetro al documento oficial "Lista de instrumentos de medición cuya verificación inicial, periódica o extraordinaria es obligatoria, así como las reglas para efectuarla";
4. Solicitar en punto de entrada el país el certificado de cumplimiento con dicha regulación, a efecto de evitar se comercialicen instrumentos que no sean confiables, al no haber sido calibrados de acuerdo a la regulación mexicana;

Tal como lo dijimos en esta serie, el programa del alcoholímetro salva vidas, y la propia sociedad lo aprueba, por lo que dado su importancia, es urgente que exista concurrencia entre los tres niveles de gobierno, para que se lleven a cabo todas las acciones necesarias tendientes a que dicho programa sea jurídicamente perfecto.

VE UN PASO ADELANTE CON



Y SIEMPRE SÉ EL PRIMERO



Contáctenos:
(01 55) 5950 2500 ext. 2435
iave_vip@idmexico.com.mx

