



Comisión de Desarrollo Metropolitano

Informe de actividades realizadas bajo el marco de la comisión oficial conformada por los diputados Obdulio Ávila Mayo, Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Martha Hilda González Calderón, (entonces) Diputada Secretaria, Juan Darío Arreola Calderón, Diputado Secretario, y Elia Hernández Núñez, Diputada Integrante, Diputada Integrante; en representación de la Comisión de Desarrollo Metropolitano de la H. Cámara de Diputados ante la República de Francia, para el intercambio de experiencias en la formulación de estrategias legislativas y conocimiento de procesos de gestión metropolitana exitosos.

I.- Fundamento legal.

De conformidad con la normatividad administrativa de la H. Cámara de Diputados, en particular en atención al artículo 30 de los Lineamientos para la Asignación de Viáticos y Pasajes Aéreos en Viajes Internacionales, en el cual se establece que al finalizar las comisiones oficiales al extranjero respectivas, los legisladores rendirán un informe a la Junta de Coordinación Política, así como en cumplimiento al programa anual de trabajo aprobado, El presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano presenta el informe de actividades correspondiente a la comisión de trabajo por la República de Francia, realizada del 15 al 22 de diciembre de 2007.

II.- Integración de la Comisión de trabajo.

De conformidad con la autorización de la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, la Comisión de trabajo autorizada por la República de Francia en representación de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, quedó integrada de la siguiente forma:

- 1.- Dip. Obdulio Ávila Mayo. Presidente de la Comisión.
- 2.- Dip. Martha Hilda González Calderón. Secretaria de la Comisión.
- 3.- Dip. Juan Darío Arreola Calderón. Secretario de la Comisión.



4.- Dip. Elia Hernández Núñez. Integrante de la Comisión.

III.- Objetivo de la Visita y reunión de Trabajo:

En la compleja tarea de elaborar un marco jurídico apropiado para el desarrollo metropolitano, la Comisión de Desarrollo Metropolitano de la Cámara de Diputados de esta LX Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, ha estimado conveniente mantener abiertos canales de representación a la ciudadanía y una interlocución expedita, ordenada y permanente con todos los actores, grupos sociales y sectores económicos y sociales, la comunidad científica y la población en general, así como con las representaciones de gobiernos estatales, municipales y federal de nuestro país, y de otros países vanguardistas en materia de desarrollo metropolitano.

Bajo este orden de ideas, derivado de los canales de cooperación y comunicación que se han generado con la **República de Francia**, para el intercambio de experiencias en la formulación de estrategias legislativas y conocimiento de procesos de gestión metropolitana exitosos, la Comisión de Desarrollo Metropolitano recibió la cordial invitación por parte del Gobierno de la República de Francia a través de la Embajada de ese país en México, **para realizar una visita a dicha República**, con el objetivo de conocer el funcionamiento de las figuras intermunicipales urbanas que han creado y llevar a cabo el intercambio de experiencias con diversos diputados de la Asamblea Nacional Francesa.

IV.- Programa de trabajo

El programa de trabajo ocupado durante la visita de trabajo por Francia fue el siguiente:

Primer día (Viernes 15 de diciembre)

- Salida de México. (partida 13:35 p.m.)

Segundo día (Domingo 16 de diciembre)

- Llegada a París, Hotel du Louvre. (arribo 8:30 a.m.)



- **7h00:** Salida a la estación de tren de Montparnasse.
- **8h00:** Salida a Nantes en Tren de Alta Velocidad (TGV)
- **10h10:** Llegada a Nantes
- Almuerzo y tarde libre.
- **17h00:** Salida del hotel
- **18h00:** Observación de la reunión de la Asamblea de la Asociación de la Zona Metropolitana de Nantes (votación del presupuesto 2008).

- Visita de Nantes.
- **12h30 a 14h00:** Almuerzo con el Sr. Camille Durand, Alcalde de Saint-Jean de Boiseau y Primer Vice-Presidente de la Asociación Metropolitana de Nantes
- **14h00 a 15h00:** Reunión de trabajo con el Sr. Durand en su despacho en la sede de la Asociación
- **18h00:** regreso a Paris en TGV
- **20h15:** Llegada a Paris

- **9h15:** Salida a pie a la Asamblea Nacional



- **10h00 a 11h00:** Reunión de trabajo en la Asamblea Nacional con el Dip. Sainte-Marie (también Alcalde de Merignac y Vice-Presidente de la Asociación de la Zona Metropolitana de Burdeos)
- **15h00:** Reunión en la sede de la Asamblea local de la Región Iie-de-France
- Noche libre.

- **9h00:** Salida del hotel.
- **10h00 a 12h00:** Reunión con el Director General de la Asociación Civil de los Alcaldes de las Zonas Metropolitanas de Francia.
- Almuerzo invitado por la Asociación Civil
- Tarde libre.
- Noche libre
- Hotel du Louvre.

- **9h00:** Salida del hotel
- **10h00 a 12h00:** Reunión en la Dirección General de los Gobiernos Locales del Ministerio del Interior con el Sr. Barnier, Sub-Director de Competencias e Instituciones Locales
- **12h15:** traslado a Saint-Denis en Metro
- **13h00:** Almuerzo
- **14h00 a 15h30:** Reunión con en la sede de la Asociación de Municipios de "Plaine Commune" en la conurbación de Paris.
- Noche libre.
- Hotel du Louvre.

El día Noche libre (Sábado 22 de diciembre)



- **Día libre**
- **Fin de la misión.**

-
- **Regreso a México**

V.- Objetivos alcanzados.

Durante el intercambio de experiencias y avances en materia metropolitana la delegación que representó a esta Comisión conoció que la primera Ley Francesa de Urbanismo fue publicada en 1851, pero en la época moderna (1945) pensadores como Raùl Dautry o François Gravier, cuyo libro Paris et le désert français (París y el desierto francés) suscitó gran emoción, insistieron en la necesidad de un mejor equilibrio entre la infraestructura, la industria y la agricultura modernas a lo largo y ancho del territorio. El informe presentado por Eugène Claudius-Petit en el Consejo de ministros en febrero de 1950 y publicado a modo de folleto bajo el título de Pour un plan national d'aménagement du territoire (Por un plan nacional de ordenación del territorio), definió durante casi medio siglo las orientaciones básicas de la acción pública en este sector.

Se trataba de combatir las enormes desigualdades de población y de actividad que causaban aglomeraciones en unos lugares y una verdadera despoblación en otros. Los proyectos de Claudius-Petit imponían, en materia de inversiones, restricciones a los unos y apoyo financiero a los otros.

Paralelamente a estas reflexiones gubernamentales, el comienzo de la década de los cincuenta vio nacer un conjunto de asociaciones regionales que reunían a representantes, responsables económicos y sindicales, funcionarios y universitarios. Del mismo modo que el Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons (Comité de estudio y de unión de los intereses bretones), estos "comités de expansión", creados en Languedoc, Alsacia, Roussillon y Lorena, reclamaban un reparto más equitativo y razonado de la infraestructura pública y trabajaban ya en el esbozo de programación regional. Bajo este doble impulso, los gobiernos de Pierre Mendès France y Edgar Faure, en 1954 y 1955, tomaron algunas medidas que marcarían el inicio de una política voluntaria y continua de ordenación del territorio. Un decreto de enero de 1955 instituyó un procedimiento de acuerdo para todas las inversiones en Île-de-France. No se trataba de bloquear el desarrollo de la región parisina, sino de proporcionar a la Dirección de Ordenación un medio de presión en las negociaciones con las grandes empresas.



El acuerdo otorgado a las operaciones de la región de Île-de-France tendría su contrapunto en la instalación de delegaciones u otras plantas de la misma empresa en provincias, preferentemente en el Oeste o en el Sudoeste.

Algunos meses después, en junio y diciembre de 1955, otros decretos tuvieron como objetivo la preparación de programas de acción regional y autorizaron al Ministerio de Economía a otorgar la garantía financiera del Estado a operaciones de descentralización o de reconversión. Incluso se implantó un sistema de primas de infraestructura en beneficio de los industriales que se instalaban en las zonas denominadas "críticas" que se encontraban definidas en 21 circunscripciones de acción regional, predecesoras de las futuras regiones reconocidas posteriormente en la ley de enero de 1982.

Siguiendo la misma inspiración y en el mismo momento, la Depositaria General, dotada de enormes recursos económicos, recibió la misión de apoyar a las sociedades de economía mixta encargadas de las grandes obras de ordenación hidráulica y rural. Así, la Compañía de Ordenación de la región Bas-Rhône Languedoc, la Sociedad de valoración de Córcega y la Sociedad del canal de Provenza, pudieron realizar las primeras obras importantes de ordenación concertada.

Durante las diversas reuniones de trabajo y después del intercambio de conocimientos con funcionarios y legisladores franceses se observó que en general se coincidía en la idea de que el general de Gaulle y sus seguidores resolvieron ceder aún más terreno a esta política de geografía voluntaria y concluyeron colocarla bajo el control directo y permanente del jefe de gobierno. Por esta razón se creó en 1960 el Comité interministerial de ordenación del territorio y posteriormente, en 1963, la Delegación para la ordenación del territorio y la acción regional (Datar), cuyo primer delegado, Olivier Guichard, era un colaborador directo del entonces Primer Ministro, Georges Pompidou. A esta nueva administración se le asignaron tres objetivos principales: la industrialización "desconcentrada", la realización de grandes obras de ordenación y la promoción de unas diez metrópolis de equilibrio. En el periodo transcurrido desde 1963 hasta 1973 (y en el seno de la atmósfera de dinamismo y de prosperidad económica característica de los "Treinta Gloriosos"), se estima que se realizaron tres mil quinientas operaciones de inversiones promovidas por primas y exoneraciones, lo que permitió crear más de trescientos mil empleos en provincias, sin desindustrializar por ello la región de Île-de-France. Algunas de estas nuevas implantaciones, en concreto la industria del automóvil, la aviación y los electrodomésticos, cambiaron las condiciones de vida en provincias.



Paralelamente, se llevaron a cabo el saneamiento y la ordenación turística del litoral Languedoc-Roussillon, la infraestructura de la costa de Aquitania y la construcción de ocho nuevas ciudades, cinco de las cuales se encontraban en la región parisina. Esta promoción de las actividades regionales y, en concreto, el apoyo otorgado a las ocho metrópolis "de equilibrio" (Lille, Nancy-Metz, Lyon, Marsella, Toulouse, Nantes, Burdeos y Estrasburgo) parecían anunciar una regionalización de la administración territorial. Ésta era probablemente la intención del general de Gaulle, si tenemos en cuenta su discurso en Lyon en marzo del año 1968. Sin embargo, los problemas universitarios y, sobre todo, su derrota en el referéndum de abril de 1969, frenaron esta evolución y retrasaron trece años la reforma de las instituciones.

La primera crisis petrolífera, que marcaría el fin de los "Treinta Gloriosos", y la llegada de Valéry Giscard d'Estaing a la presidencia de la República en 1974, provocaron una fuerte inflexión en la política de ordenación. Por un lado, los nuevos dirigentes estaban menos convencidos que sus predecesores de la eficacia de la intervención del Estado : sensibles a los argumentos de los economistas liberales, consideraban que el desarrollo y la localización de las empresas dependían únicamente de las leyes de mercado. Por otro lado, dado que su clientela electoral no pertenecía a las grandes aglomeraciones urbanas, se sentían dispuestos a otorgar más atención a los problemas del campo y de las pequeñas ciudades. Una decisión significativa del nuevo clima político fue la de separar la Datar de Matignon, sede del Primer Ministro. A partir de entonces, comenzaría a errar de ministerio en ministerio a merced de las distintas reorganizaciones ministeriales, confiada a veces a un sencillo Secretario de Estado, poco influyente en el seno del gobierno. Se deseaba así reducir el programa de nuevas ciudades, dado que el fin de la expansión demográfica imponía la revisión de las previsiones excesivamente optimistas sobre el crecimiento de la población francesa hasta el año 2000.

Las dificultades estructurales de la economía, que había entrado en una crisis de profunda mutación, el inexorable aumento del desempleo y las delocalizaciones industriales obligaron al gobierno a solucionar lo más urgente sustituyendo así los grandes proyectos de ordenación por el salvamento de sectores industriales amenazados o por el tratamiento social de la desindustrialización. Llamada todos los días a ayudar e implicada en múltiples operaciones de resolución, la Datar perdería de este modo sus prerrogativas de administración y sus responsabilidades en materia prospectiva.

Todas estas limitaciones seguirían afectando a Francia después de 1981. La crisis industrial y la crisis del extrarradio conocerán el paroxismo a mediados de esta



década. La alternancia política se tradujo en un aumento significativo de los créditos destinados a ordenación y, sobre todo, en la introducción de un dato nuevo y fundamental : la descentralización. A la región convertida en colectividad territorial descentralizada se le reconoce una competencia particular en materia de planificación y de ordenación. A partir de 1984, el Estado preparará junto con las distintas regiones los contratos de planificación y la programación de la infraestructura fundamental, convertida en el centro de un duro y permanente debate entre los representantes y el gobierno. Este procedimiento dará a la política de ordenación un carácter menos tecnocrático y menos autoritario, aunque también pondrá en peligro su carácter voluntarista, coherente y nacional.

La gravedad de la crisis económica y social hacía que este peligro resultase aún más real. Había que enfrentarse a los problemas de la construcción naval en Dunkerque, Saint-Nazare y La Ciotat, a las dificultades siderúrgicas en Lorena y Ardenne, al cierre de cuencas hulleras en Decazeville y Carmaux. Al mismo tiempo, los barrios periféricos de Lyon, Marsella, de Val Fourré en Mantes o de Neuhoef en Estrasburgo se soliviantaban y alertaban a la opinión pública y a los poderes públicos. Las fracturas geográficas se invertían dado que los antiguos territorios industrializados del norte y del este se encontraban ahora siniestrados y las fracturas ya no eran únicamente geográficas dado que parecían afectar a casi todos los extrarradios y grandes aglomeraciones.

Una segunda alternancia política, la de 1986, orientó la acción de ordenación de forma prioritaria, al menos durante algunos años, hacia programas de autopistas y de trenes de alta velocidad (TGV).

En 1988, la nueva mayoría resultante de las elecciones se emplearía en la definición de una política de ordenación adaptada a las nuevas circunstancias creadas por la apertura de Europa del Este y el lanzamiento en Bruselas por parte el presidente de la Comisión Europea, Jacques Delors, de ambiciosos programas de ordenación intra-europea y de cooperación transfronteriza. El censo de 1990 reveló que los desequilibrios regionales, lejos de atenuarse, se agravaban aún más, incluso aunque a veces fueran de distinta naturaleza. Las regiones de Île-de-France, Rhône-Alpes, Provenza-Alpes-Costa Azul y sus metrópolis continuaban su crecimiento mientras que las ocho regiones más pequeñas del país veían aumentar su declive demográfico. Una Francia "vacía" se dibujaba poco a poco en el país desde Ardennes, pasando por las llanuras de Borgoña, el Macizo Central y las Landas para llegar hasta la falda pirenaica. El mismo censo indicaba que la región de Île-de-France, con el 18% de la población metropolitana, todavía



concentraba a un 40% de los estudiantes de tercer ciclo, a un 42% de los ingenieros y directivos del sector privado y a un 55-60% de los investigadores.

Esta constatación exigía una renovación de métodos. La estrategia adoptada tras un largo debate parlamentario en mayo de 1990 tenía cuatro objetivos fundamentales : acomodar los territorios rurales haciéndolos aún más solidarios y organizados alrededor de pueblos y pequeñas ciudades, favorecer la expansión de algunas grandes aglomeraciones metropolitanas, desarrollar la asociación de ciudades medianas en redes y, sobre todo, introducir mejor el espacio francés en una Europa ampliada reflexionando de nuevo sobre su sistema de comunicaciones, que durante demasiado tiempo había sido hexagonal y radial.

Esta política de animación regional necesitaba incluir un último aspecto : la investigación y la enseñanza superiores. ¿La localización de las empresas no dependía entonces, y en gran medida, de las condiciones de acogida, de formación y de promoción de la mano de obra, de directivos y de jóvenes ? El plan "Universidad 2000" fue concebido durante los años 1990 y 1991 para responder al flujo de estudiantes cuyos efectivos habían crecido un 50% en una década y continuarían su crecimiento hasta el final del milenio. Este plan solicitó a partes iguales la ayuda financiera del Estado y de las colectividades regionales y locales, permitió la construcción de un millón y medio de metros cuadrados en locales nuevos y dio a las academias del norte y del oeste la posibilidad de recuperar su retraso en materia de infraestructura. Se crearon tres nuevas universidades en Artois, en el litoral del Paso de Calais y en La Rochelle. Se abrieron decenas de departamentos en institutos universitarios de tecnología (IUT) y decenas de secciones de técnicos superiores en ciudades pequeñas y medianas.

De esta forma se logró reducir el peso relativo de Île-de-France en los efectivos de tercer ciclo y de investigadores. La creación de las universidades de Cergy-Pontoise, de Marne-la-Vallée, Évry y Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines descongestionó en parte los establecimientos del centro de la capital. Este programa contribuyó a transformar la vida en las distintas regiones del mismo modo que la descentralización cultural y que las renovaciones urbanas apoyadas sucesivamente por la política de las metrópolis de equilibrio y luego por los contratos de ciudades medianas.

Desde 1990, este esfuerzo de reflexión no se ha visto interrumpido. Muestra de ello fue un debate lanzado al país entre 1993 y 1995 por Charles Pasqua, Ministro del Interior, debate alimentado también por el informe de una misión de información senatorial, seguido de la publicación de varias obras. La ley del 25 de



junio de 1999, denominada ley de orientación para la ordenación y el desarrollo sostenible del territorio (LOADDT), que modifica la ley de febrero de 1995, prevé nueve esquemas nacionales de servicios colectivos en los siguientes sectores : enseñanza superior e investigación, cultura, información y comunicaciones, salud, energía, transporte de pasajeros y transporte de mercancías, deporte, espacios naturales y rurales.

Sin embargo, el aspecto esencial y más prospectivo de la nueva legislación atañe sin duda alguna a los proyectos de "regiones" y de "aglomeración". La concepción del proyecto de regiones y su puesta en práctica tiene ya veinte años. Esta vez, parece que se espera su generalización. La constitución de regiones y la posterior integración de sus proyectos en contratos de planificación se sitúa bajo la responsabilidad conjunta de una conferencia regional para la ordenación y el desarrollo del territorio y del prefecto de la región. Reforzar la solidaridad entre las pequeñas ciudades y el mundo rural constituye uno de los objetivos esenciales de estos proyectos. La aparición de la aglomeración en este sistema es mucho más reciente. La fórmula se aplica a áreas urbanas de más de 50.000 habitantes y cuyo municipio central cuente al menos con 15.000 residentes.

Es necesaria la elaboración de un proyecto en el que se precisen las orientaciones de la aglomeración en materia de desarrollo, de cohesión social, de urbanismo, de transporte, de alojamiento y de medio ambiente. La ley del 12 de julio de 1999 sobre la relación entre municipios definía el estatuto jurídico de estas comunidades en materia de fiscalidad patrimonial y económica.

Características generales del urbanismo

Alrededor del 75% de franceses vive en núcleos urbanos. París, con sus 12.067.000 habitantes en 2006, es una de las áreas metropolitanas más grandes del mundo, y la más poblada de la Unión Europea. Otras áreas metropolitanas de más de un millón de habitantes son Lyon y Marsella (que superan el millón y medio de habitantes) seguidas de Lille (que sin embargo, con su conurbación transfronteriza cuenta con 1 727 525). Las áreas metropolitanas de Toulouse, Niza y Burdeos superan los 900 000 habitantes.

El urbanismo en Francia es una actividad altamente codificada y sistematizada que se basa en una considerable intervención pública. Hasta muy recientemente la planeación y gestión urbanísticas eran responsabilidades del Estado central, pero como resultado de las reformas de 198 el urbanismo es competencia local en los municipios de más de 10 mil habitantes y del Estado central en el resto del país. La escala regional no tiene competencias en la materia. Esto quiere decir



que la mitad de la población que vive en municipios pequeños depende de la planeación urbanística del Estado central (Sánchez, 1999: 100).

Francia es un país de derecho escrito donde la jurisprudencia no es fuente de ley, éstas se complementan con una serie de decretos que son vinculantes. En el urbanismo el cuerpo legislativo se compone del Código del Urbanismo (Code de l'Urbanisme que contiene una gran cantidad de regulaciones que definen un sistema urbanístico de tipo mixto público-privado. Existe un gran conjunto de instrumentos técnico-legislativos que permiten la intervención pública en el urbanismo.

Niveles de planificación.

En Francia existen dos niveles de planificación: la escala regional y la municipal. El plan de escala regional se denomina *Schema Directeur d'Aménagement Urbain* (Planes Maestros de Desarrollo Urbano), donde se incluyen determinaciones básicas, sin determinar usos del suelo y tampoco programación temporal. Los *Plans d'Occupation des Sols* (Planes de Ocupación del Suelo) son los principales instrumentos de planificación, y sirven para controlar el uso del suelo y planificar el crecimiento (Sánchez, 1999: 101).

Este esquema tuvo una modificación en el año 2000, cuando apareció la Ley *Solidarité et Renouveau Urbain* (Solidaridad y Regeneración Urbana), que propone la elaboración de un nuevo Plan Maestro Regional que se considera como un "Plan de Coherencia Territorial" (*Schéma de Cohérence Territoriale*). Algunos estudiosos franceses consideran que esta medida transformará profundamente el sistema francés de planeación espacial, ya que remplazará los *Plans d'Occupation des Sols* y los *Schémas Directeurs* así como otros documentos de planeación sectorial. Este *Schéma de Cohérence Territoriale* integrará en un solo documento un plan estratégico, plan de transporte, plan ambiental, plan de paisaje e imagen urbana, etc. Este Plan elaborado a escala regional será el nuevo marco legal para todos los planos de uso del suelo municipales e intermunicipales, y los planes locales (Lefèvre, 2003: 298).

Esta propuesta, aún novedosa para el caso francés, es una de las ideas más significativas puesto que se preocupa por lograr una mayor coherencia entre los diferentes planteamientos sectoriales y al mismo tiempo busca una mayor coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno.

Un Plan o Esquema de estas características para el caso francés debería integrar los aspectos relativos al medio ambiente, protección civil, vialidad y transporte,



agua potable y drenaje, imagen urbana, usos del suelo y equipamiento, entre otros. Para tal fin se requiere un proceso de planeación incluyente donde participen los distintos sectores de la administración pública de los tres órdenes de gobierno para que sea un producto que todos los actores acepten como el planteamiento rector para el desarrollo territorial.

Esto atiende uno de los principales problemas en materia de planeación urbana en México que es la falta de coordinación entre los diversos sectores y órdenes de la administración pública, en efecto, la planeación del desarrollo urbano se ha visualizado por lo general como un "sector", sin considerar que tiene fuertes relaciones con otras áreas de la administración pública y que en la medida que los planes de desarrollo urbano se conciben simplemente como ejercicios de zonificación, será muy difícil que tengan los resultados que se necesitan para hacer frente a los crecientes problemas urbanos de las ciudades.

Gestión

El mecanismo para la provisión de infraestructuras es la Tasa Local de Equipamiento (TLE), que instauró en 1967 y que consiste en un mecanismo fiscal fijado previamente con base en el valor real de lo que se puede edificar, en forma de porcentaje por metro cuadrado, según el uso, que se aplica de forma uniforme en todo el municipio. Esta tasa permitió disminuir las negociaciones para infraestructura negociadas entre los ayuntamientos y los promotores, pero aún existen ya que la TLE no es suficiente para cubrir los costos (Sánchez, 1999: 102).

En el caso de Francia, la realización de grandes proyectos se lleva a cabo por medio de un instrumento similar al español que se denomina *Zones d'Aménagement Concerté* (Zonas de Desarrollo Controlado), que son zonas que se desarrollan a través de un convenio entre el gobierno y una empresa pública o privada, donde se describen los equipamientos e infraestructuras a realizar, junto con la asignación de costos para las partes. Este tipo de zonas, que durante muchos años fueron la principal alternativa para llevar a cabo nuevos desarrollos (hasta el 40%) han ido disminuyendo en importancia hasta llegar al 10% de los casos, principalmente debido a que daban como resultados la constitución de barrios de muy alta densidad. Aún así, siguen siendo una alternativa ya que gracias a estos acuerdos se pueden modificar las propuestas de los *Plans d'Occupation des Sols* (Planes de Ocupación del Suelo), que son los equivalentes a los planes de desarrollo urbano de centros de población y parciales (Sánchez, 1999: 102).



Por otro lado, el sistema francés cuenta con instrumentos de control de la especulación, siendo el principal la *Zone d'Aménagement Différé* (Zonas de Desarrollo Diferido), que otorga el derecho de preferencia al gobierno dentro del perímetro de la zona a un precio equivalente al que tenía el suelo un año antes de la declaratoria de *Zone d'Aménagement Différé*. De esta forma el gobierno logra desincentivar el alza de los precios en las zonas que van a ser objeto de urbanización futura (Sánchez, 1999: 103).

París Ile-de-France¹

La Ville de París cuenta con 2.14 millones de habitantes en 105.4 km² y se conforma por una comuna y 20 arrondissements (distrito) mientras que la Región Ile-de-France tiene 11.3 millones de habitantes en una superficie de 12 mil km² y se conforma por 1 región, 8 departamentos (uno de ellos París) y 1,281 comunas.

El territorio de la Ciudad de París tiene dos colectividades territoriales: la Comuna de París y el Departamento de París. La Comuna es competente en materia de ordenamiento urbano, urbanismo, así como de construcción de equipamientos de educación, transporte, circulación y estacionamiento, desarrollo económico, cultura y de tipo social. La seguridad y orden público quedan en manos del Prefecto de Policía de París.

El Alcalde tiene el poder ejecutivo municipal. Existen 33 *adjoints* que representan con el Alcalde, el poder ejecutivo. Ellos son elegidos por el Consejo de París y son investidos (por delegación del Alcalde) del dominio de una competencia particular.

El Consejo de París es una Asamblea deliberante que se compone de 163 consejeros electos con un mandato de seis años que coincide con el del Alcalde. Este consejo es el que aprueba los presupuestos cada año y también autoriza los proyectos de urbanismo.

Cada arrondissement dispone de un consejo presidido por el Alcalde del mismo arrondissement y duran también 6 años en sus puestos. Tienen entre sus funciones aprobar modificaciones a los planes locales de urbanismo, así como decidir sobre pequeños equipamientos.

¹ Resumen del sitio: http://www.metropolis.org/upload/file/428_021-_paris_fra.pdf



La Región Ile de France es una colectividad territorial de poderes plenos. El Consejo Regional es la institución encargada de la administración de la región. Se compone de una asamblea regional, de un ejecutivo de la asamblea, de una administración y de un Consejo Económico y Social Regional (CESR).

En los aspectos económicos la Región determina el régimen de ayudas económicas a empresas y elabora un programa regional de desarrollo económico.

En el ámbito de la planeación, la Región se encarga de elaborar el Programa Regional de Ordenamiento y Desarrollo del Territorio, así como uno de transporte regional.

El Consejo tiene un Presidente Regional elegido por los consejeros regionales y asistido por 15 vicepresidentes con responsabilidades específicas de tipo regional.

La Asamblea Regional tiene 209 miembros, repartidos en 8 grupos políticos, elegidos por sufragio universal y un mandato de seis años, aprueban el presupuesto regional.

Existe una Comisión Permanente con 47 miembros de todas las filiaciones políticas representados en la Asamblea Regional.

Existe además un Consejo Económico y Social de la Ile de France que se conforma por 122 miembros, incluyendo 41 representantes de empresas y actividades no remuneradas, 41 representantes de sindicatos, 35 representantes de organismos que participan en la vida colectiva, 5 representantes nombrados por el Primer Ministro. Es un organismo consultivo que opina sobre los diferentes planes y sobre los presupuestos.

Con este intercambio de experiencias y una vez que la delegación que representó a esta Comisión conoció los avances de la materia metropolitana en la República de Francia, se arrojaron resultados favorables que sin duda orientaran los sustentos constitucionales del derecho metropolitano, como vertiente del ordenamiento jurídico federal correspondiente al desarrollo urbano y el ordenamiento territorial. Con el intercambio de experiencias y la recopilación de nuevos elementos se pretende superar las limitaciones actuales de una visión centrada en los asentamientos humanos, en lugar del desarrollo urbano y la necesaria interdependencia funcional de zonas que configuran una misma unidad territorial, intermunicipal e interestatal.



A nombre de los diputados integrantes de esta Comisión y en mi calidad de presidente de la misma, remito a la Junta de Coordinación Política de esta Cámara de Diputados el informe de las actividades señaladas en el cuerpo del presente documento

Atentamente



Dip. Obdulio Ávila Mayo
Presidente