

## HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con expediente número **3075**, le fue turnada para su análisis y dictamen la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma la fracción IV del artículo 23, y se adicionan la fracción IV Bis al artículo 23 y el artículo 112 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; presentada por el Diputado Enrique Rojas Orozco Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

La Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2, fracción XXXV, y 45, numerales 6, incisos e) y f), y 7 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, numeral 1, fracción I; 81, numeral 1; 85; 157, numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esa Honorable Asamblea, el presente dictamen, al tenor de los siguientes:

### **I. ANTECEDENTES**

**Primero.-** En sesión ordinaria de la Cámara de Diputados, celebrada el 29 abril de 2016, el Diputado Enrique Rojas Orozco Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presento Iniciativa que reforma diversas disposiciones de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

**Segundo.-** En la misma sesión, la Presidencia de la Mesa Directiva dictó el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen".

Las y los diputados integrantes de las Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, una vez analizado el proyecto legislativo objeto del presente dictamen, referimos el siguiente:

### **II. CONTENIDO DE LA INICIATIVA.**

México es un país clasificado por el Banco Mundial como de ingreso medio, y aunque la economía ha crecido a un ritmo más o menos regular en años

recientes, existe un modelo de ocupación territorial que se caracteriza por ser distante, disperso y desconectado. Ello implica que la mancha urbana se amplía mucho más de lo que crece la población, y que los traslados de un sitio a otro son costosos e improductivos (Reforma Urbana, *100 ideas para las ciudades de México*. CTS Embarq, México).

El hecho de tener un crecimiento metropolitano como el nuestro, es la causa de que el parque vehicular aumente de forma similar. México se encuentra altamente motorizado, ya que se ha privilegiado la cultura de poseer un automóvil propio como medio de transporte. Según lo reporta el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el uso del automóvil privado ha crecido en 359 por ciento durante las últimas dos décadas; pues de 6 millones 555 mil 550 autos registrados en 1990, en 2012 la cifra ya era de 23 millones 569 mil 623.

El Centro de Transporte Sustentable Embarq México ha indicado que para 2030 podría haber en México 70 millones de automóviles, número que equivaldría a que 62.5 por ciento de la población mexicana tuviere al menos un vehículo propio. Tal hecho es una muestra más de la ineficiencia de las políticas públicas que predominan en materia de transporte y movilidad.

Sabemos que el uso del automóvil provoca diversas consecuencias, como son la contaminación, accidentes, ruido y congestionamientos, lo que según el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México cuesta a la sociedad mexicana un equivalente a 4 por ciento del producto interno bruto.

Esto vuelve necesario un cambio de enfoque, para pasar de uno donde se mantiene y promueve el flujo vehicular y la construcción de infraestructura para el uso del automóvil, a uno donde lo importante es la accesibilidad y la movilidad de las personas. Así, se requiere reducir los incentivos y las necesidades para viajar en automóvil particular, e impulsar el uso más frecuente de medios de transporte eficiente, viable y sustentable, como caminar y la bicicleta.

La bicicleta ha sido reconocida mundialmente como el medio de transporte más sustentable. Los estudios sobre movilidad, y acerca de los costos de transportación en la ciudad y en la zona rural apuntan a que la bicicleta es

una opción superior en términos de menor costo de transportación y mayores beneficios sociales, económicos y ambientales.

Aunado a esto, las políticas públicas urbanas de fomento al uso de la bicicleta han arrojado resultados satisfactorios en todos sus casos y han contribuido a mejorar la salud de quienes utilizan este medio, en áreas que van desde la reducción del peso y el fortalecimiento de músculos y articulaciones, hasta la optimización del sistema inmunológico.

En consideración a los beneficios de usar la bicicleta, la Ciudad de México y diversos estados han promulgado leyes en sus ámbitos de competencia, destinadas a fomentar que la población tenga las debidas facilidades estructurales y sociales para hacer uso de este instrumento de transporte, como opción segura y no contaminante.

Sin embargo, la materia del uso de medios alternativos y ecológicos para la movilidad, no cuenta a nivel nacional con disposiciones que obliguen a todo orden de gobierno, de forma expresa y uniforme, a implementar medidas para impulsar y facilitar el uso de la bicicleta entre la sociedad.

Es importante mencionar que la federación posee un programa llamado Fondo Metropolitano, cuyos recursos se transfieren a las entidades federativas y tienen los siguientes fines:

- Financiar estudios y proyectos de planeación del desarrollo regional y urbano; el transporte público y la movilidad no motorizada; así como el ordenamiento del territorio para impulsar la competitividad económica;
- Financiar proyectos para la sustentabilidad y el desarrollo de las capacidades productivas de las zonas metropolitanas del país; y
- Financiar proyectos que tiendan a la consolidación urbana y al aprovechamiento óptimo de las ventajas competitivas de funcionamiento regional, urbano y económico del espacio territorial de las zonas metropolitanas.

No obstante, la regulación técnica de dicho fondo no es suficientemente rígida en cuanto a los tipos de movilidad no motorizada que sus recursos financieros

apoyarán. Por tanto, tampoco su presupuesto anual está sujeta a un criterio que asegure la aplicación de una partida específica para el fomento de la bicicleta como herramienta de transporte.

Con base a lo anterior, el iniciador propone el proyecto que reforma diversas disposiciones de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en los siguientes términos:

**Único.** Se **reforma** la fracción IV del artículo 23, y se **adicionan** la fracción IV Bis al artículo 23 y el artículo 112 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, para quedar como sigue:

Artículo 23. ...

I. a III. ...

IV. Se deberá privilegiar el establecimiento de sistemas de transporte colectivo y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental. Para ello, las autoridades de la federación, los estados, la Ciudad de México y los municipios, en la esfera de sus competencias, tendrán la obligación de incentivar, financiera y estructuralmente, el uso seguro de la bicicleta como medio de transporte alternativo en zonas urbanas y rurales.

**IV Bis. En las dependencias públicas de los tres órdenes de gobierno, deberá crearse la infraestructura necesaria para brindar estacionamiento seguro a bicicletas, como una manera de contribuir al fomento del uso de este medio de transporte;**

**Artículo 112 Bis. De los recursos que anualmente se destinen al Fondo Metropolitano, una partida de no menos de 10 por ciento estará dirigida a programas de fomento y a la creación de infraestructura para el uso eficiente y seguro de la bicicleta como medio alternativo de transporte, en zonas urbanas y rurales.**

**Los proyectos obligatorios de fomento al uso de la bicicleta, que deberán especificarse en la partida presupuestal respectiva, contemplarán por lo menos:**



DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

**I. El otorgamiento de incentivos fiscales en impuestos y cuotas de seguridad social a las empresas que implementen un programa interno para que sus empleados vayan en bicicleta al trabajo;**

**II. Incentivos para la compra personal de bicicletas, consistentes en el subsidio de un porcentaje del precio total de la bicicleta; y**

**III. Recursos para la construcción de ciclovías articuladas, estacionamientos especiales para bicicleta y adecuación del transporte público urbano para facilitar el acceso con bicicleta.**

**La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público garantizarán que los rubros antes especificados sean comprendidos en los proyectos de Presupuesto de Egresos de la Federación.**

#### **Transitorios**

**Primero.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** A partir de la entrada en vigor del presente decreto, se derogan todas las disposiciones que se opongan a lo establecido en él.

#### **IV. CONSIDERACIONES.**

El uso de la bicicleta como medio de transporte es una práctica común en ciudades como Ámsterdam –capital de Holanda–, Copenhague –capital de Dinamarca– y Barcelona –una de las ciudades más grandes de España– por citar algunas. Por el contrario, existen ciudades como el Distrito Federal en donde ese medio de transporte es poco utilizado. En la Ciudad de México, existen graves problemas de contaminación atmosférica provocados principalmente por los más de 5 millones de vehículos con motor de combustión interna que circulan diariamente. Dichos problemas no son sencillos de resolver ya que el transporte motorizado, es fundamental en la vida económica y social de toda ciudad. Debido a lo anterior, se han desarrollado –en la última década– medidas de fomento a la movilidad



DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

sustentable en muchas ciudades del mundo. En el Distrito Federal esas acciones se han cristalizado en la aplicación de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México (EMB) desarrollada por el gobierno con el apoyo de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Una forma en la que muchas administraciones en diversas ciudades del mundo intentan fomentar la movilidad sustentable, es a través de la implantación de sistemas de Bicicletas Públicas los cuales consisten en poner a disposición de los ciudadanos, estaciones especiales con dispositivos de control y seguridad, con un cierto número de bicicletas en determinados sitios de la ciudad de acuerdo a la demanda de movilidad, de forma tal, que los usuarios puedan acceder a una bicicleta para realizar un trayecto (generalmente no muy largo) pudiendo devolverla en la estación más cercana a su destino final. Los sistemas de bicicletas públicas más conocidos actualmente, son automáticos y no necesitan de un extenso equipo que los opere, desde luego, cuentan con personal que se encarga de dar mantenimiento a los sistemas, redistribuir las bicicletas en las estaciones a través de camionetas y personal que se encarga de llevar a cabo los trámites de afiliación al sistema, administrativos y otros.

No cabe la menor duda, la bicicleta va ganando, como medio de transporte, un cada vez mayor número de adeptos, debido en buena medida a grandes virtudes como son su mayor versatilidad, su carácter totalmente respetuoso con el medio ambiente, su nula dificultad de aparcamiento o la posibilidad que ofrece al usuario de realizar una sana actividad al aire libre mientras se desplaza.

Sin embargo, esta realidad esperanzadora y positiva presenta una cara negativa cada vez más evidente. Nuestras ciudades y carreteras no están todo lo preparadas que deberían para su uso, lo que ha venido provocando en los últimos años un considerable aumento de los siniestros de tráfico protagonizados por ciclistas.

Este tipo de sucesos resultan especialmente trágicos por la débil posición que presentan los mismos frente al resto de vehículos como son las motocicletas o los coches y camiones.



DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

Además, el hecho de que en la mayor parte de las ocasiones no empleen el casco (en España, por ejemplo, éste tan solo resulta obligatorio en los desplazamientos interurbanos) ni ningún otro tipo de protección auxiliar, no hace sino aumentar las posibles consecuencias negativas de los posibles siniestros.

Las Principales causas de los Accidentes de circulación con bicicletas:

La ausencia de carriles-bici o de sendas en nuestras ciudades.

El deficiente estado de las vías o su mala señalización.

La imprudencia y temeridad de muchos conductores, y en muchos casos su falta de paciencia a la hora de rebasarlos, que hace que no tomen todas las medidas oportunas para minimizar los riesgos (por ejemplo, respetar la distancia mínima de seguridad).

La propia falta de cuidado exhibida por muchos ciclistas, sobre todo en desplazamientos urbanos, que actúan al circular por la calzada como si no estuvieran sujetos a las mismas reglas que los automóviles, saltándose semáforos y otras señales e indicaciones.

Las condiciones climáticas adversas, que podrían provocar resbalones y caídas, así como el tránsito con reducida luminosidad.

Dificultad para llevar carga y pasajeros, riesgo de accidentes, vulnerabilidad a la violencia y robos, conflicto al manejar en vías de mal estado.

Uno de los mayores limitantes frente a los demás modos es el la distancia. De hecho se considera que para distancias superiores a 10 Km la bicicleta dejaría de ser un modo de transporte competitivo.

A esto le sumamos la fuerte inversión que tendría que realizar el estado para poner en marcha la construcción de ciclovías, pistas y estacionamientos esto no puede ser posible debido a la política de austeridad implementada por el Gobierno Federal.



DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

Una solución inmediata es realizar un análisis de la movilidad, donde es necesario conocer las características básicas de la entidad que se va a estudiar. De esta forma, se debe tener en cuenta el volumen de la población, la extensión territorial o superficie y diversos datos como los modos de transporte utilizados, las razones por las cuales los individuos tienden a trasladarse de un lado a otro y en qué modo de transporte lo hacen, los radios de acción en donde se concentra la actividad laboral y todas las variables involucradas.

Con base en lo anterior, la movilidad en las ciudades puede variar enormemente dependiendo de la demanda y por supuesto de la oferta de modos de transporte y eficiencia de cada uno de ellos. Mientras en algunas urbes la mayoría de las personas se trasladan a sus lugares de trabajo en su automóvil particular, existen otras en las que se utiliza el metro predominantemente o algún otro tipo de transporte.

Por lo anterior expuesto y fundado, y para los efectos de lo dispuesto en la fracción G. del Artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, presentan a la consideración del Honorable Pleno de la Cámara de Diputados, el siguiente:

### **ACUERDO.**

**Primero.-** La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, desecha en su totalidad la Iniciativa con Proyecto de Decreto que Reforma la fracción IV Bis del artículo 23, y se adicionan la fracción IV Bis al artículo 23 y el artículo 112 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

**Segundo.-** Archívese el expediente como asunto total y definitivamente concluido.


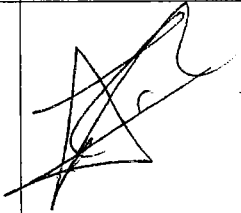

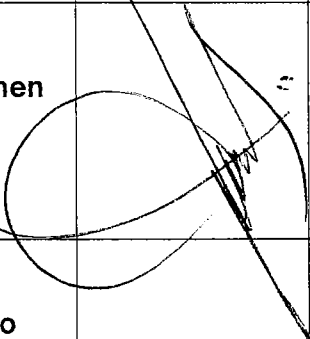
Palacio Legislativo de San Lázaro a 17 de agosto de 2016

**POR LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES.**







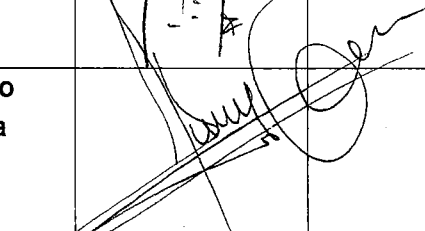


DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

<b>COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES LXIII LEGISLATURA</b>			
<b>DIPUTADA/DIPUTADO</b>	<b>A FAVOR</b>	<b>EN CONTRA</b>	<b>ABSTENCIÓN</b>
Dip. Arturo Álvarez Angli. Presidente			
Dip. Andrés Aguirre Romero. Secretario			
Dip. Susana Corella Platt. Secretaria			
Dip. María del Carmen Pinete Vargas. Secretaria			
Dip. Sergio Emilio Gómez Olivier. Secretario			

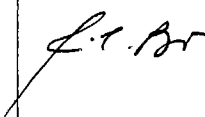
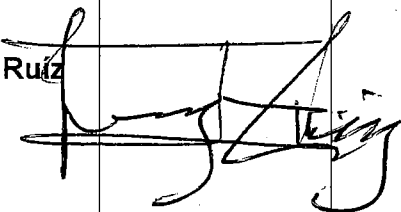



DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

<b>COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES LXIII LEGISLATURA</b>			
<b>DIPUTADA/DIPUTADO</b>	<b>A FAVOR</b>	<b>EN CONTRA</b>	<b>ABSTENCIÓN</b>
Dip. Rene Mandujano Tinajero. Secretario			
Dip. Juan Fernando Rubio Quiroz. Secretario			
Dip. Alma Lucia Arsaluz Alonso. Secretaria			
Dip. Dennisse Hauffen Torres. Secretaria			
Dip. Francisco Javier Pinto Torres. Secretario			
Dip. Juan Antonio Meléndez Ortega Secretario			



DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

<b>COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES LXIII LEGISLATURA</b>			
<b>DIPUTADA/DIPUTADO</b>	<b>A FAVOR</b>	<b>EN CONTRA</b>	<b>ABSTENCIÓN</b>
<b>Dip. María Ávila Serna</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. José Teodoro Barraza López.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. Juan Carlos Ruiz García.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. Héctor Ulises Cristopulos Ríos.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. María Chávez García.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. Laura Beatriz Esquivel Valdéz.</b> <b>Integrante</b>			



DICTAMEN DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES, CON PROYECTO DE ACUERDO POR EL QUE SE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE. **EXP. 3075.**

<b>COMISION DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES LXIII LEGISLATURA</b>			
<b>DIPUTADA/DIPUTADO</b>	<b>A FAVOR</b>	<b>EN CONTRA</b>	<b>ABSTENCIÓN</b>
<b>Dip. Rosa Elena Millán Bueno.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. Candelario Pérez Alvarado.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. José Ignacio Pichardo Lechuga.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. Silvia Rivera Carbajal.</b> <b>Integrante</b>			
<b>Dip. Sara Latife Ruiz Chávez.</b> <b>Integrante</b>			