



## Comisión de Desarrollo Metropolitano

DICTAMEN DE LA INICIATIVA POR LA QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE FOMENTO PARA EL USO DE LA BICICLETA EN ZONAS METROPOLITANAS.

HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS

PRESENTE.

El 20 de octubre de 2016, mediante oficio D.G.P.L. 63-II-4-1288, fue turnada a la Comisión de Desarrollo Metropolitano para su dictamen, y a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública para Opinión, la Iniciativa que expide La Ley General de Fomento para el Uso de la Bicicleta en Zonas Metropolitanas, presentada por la Dip. Norma Xóchitl Hernández Colín, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA.

La Comisión de Desarrollo Metropolitano de la Cámara de Diputados de la LXIII Legislatura, con fundamento en los artículos 39 numerales 1, 2 fracción XVII, y 3; y 45 numeral 6, incisos e), f) y g), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1, fracción II; 157, numeral 1, fracción I y 158 numeral 1, fracción IV, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a su consideración el presente dictamen:

### I.- ANTECEDENTES.

1.- Mediante oficio D.G.P.L. 63-II-4-1288, fue turnada a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, para su dictamen, con Opinión de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, la Iniciativa que expide la Ley General de Fomento para el Uso de la Bicicleta en Zonas Metropolitanas, presentada por la Dip. Norma Xóchitl Hernández Colín, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA.

2.- Con oficio HCD/LXIII/CDM/0174/16 de fecha 7 de noviembre de 2016, fue remitida a los integrantes de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, la Iniciativa que expide La Ley General de Fomento para el



## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Uso de la Bicicleta en Zonas Metropolitanas, presentada por la Dip. Norma Xóchitl Hernández Colín, para su análisis y posterior discusión en Sesión Ordinaria de la Comisión.

4.- El día 17 de noviembre de 2016, feneció el plazo que de conformidad con el artículo 69, numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, a efecto de que la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública emitiera Opinión relativa a la Iniciativa en comento.

5.- El pasado 15 de diciembre de 2016, la Mesa Directiva de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, solito a la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados mediante oficio HCD/LXIII/CDM/0200/16, prorroga de noventa días para emitir el Dictamen de la Iniciativa que nos ocupa.

6.- El 4 de enero de 2017, mediante oficio LXIII-II/ST-PMP/0032/17, el Secretario Técnico de la Presidencia de la Mesa Directiva, notifico el acuerdo aprobado por los integrantes de la mesa directiva, para autorizar entre otras, la solicitud de prorroga referida en el numeral anterior.

6.- Para dar cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 80, numeral 1, fracción II; 157, numeral 1, fracción I y 158 numeral 1, fracción IV, del Reglamento de la Cámara de Diputados, los integrantes de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, se reunieron el día 28 de febrero de 2017, en sesión ordinaria con la finalidad de analizar y elaborar el dictamen que se presenta al Pleno de esta H. Cámara.

### II. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.

PRIMERO.- La Iniciativa que se analiza, plantea lo siguiente:



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Las zonas de nuestro país han crecido con escasa planeación urbana, dirigidas por el crecimiento poblacional e influenciado por el mercado inmobiliario, comercial y de servicios.

Sin embargo, en algunas ciudades de países desarrollados, desde hace décadas, la planeación urbana incorpora diversos elementos para el desarrollo integral de quienes las habitan, como infraestructura para la recreación, el deporte y la convivencia, pero también para la atención de problemas cotidianos con soluciones alternativas. Como resulta ser un problema cotidiano, la contaminación generada por el apego y comodidad al automóvil, sin tomar en cuenta los problemas de salud que trae aparejado la poca movilidad y la nula práctica de actividad física.

Destacando que la bicicleta fue muy popular en la década de 1890 y, más tarde, en las décadas de 1950 y 1970. Mientras que en la actualidad se está experimentado un nuevo auge y su uso crece considerablemente en todo el mundo, debido a que resulta ser un medio de transporte económico, ecológico y no se somete a la tarifa de ningún combustible.

Por lo anteriormente mencionado, es menester señalar que la bicicleta no sólo representa una forma de sano esparcimiento sino que la misma puede fungir como un medio de transporte sano, ecológico, sostenible y económico, idóneo para trasladarse por la ciudad, así como por zonas rurales. Existe un tipo derivado de la misma denominada bicicleta asistida, la cual se ha convertido en un medio de transporte eficiente, y se diferencia de la bicicleta normal debido a que tiene un motor adaptado, su precio dentro del mercado es asequible y en virtud de ser un móvil usado con frecuencia para desplazarse dentro de la ciudad, se considera adecuado contemplarla como una modalidad de la bicicleta que fomenta la movilidad dentro de esta iniciativa.

A la luz de lo anterior, es preciso fomentar el uso de la bicicleta derivado de los múltiples beneficios que produce el uso de la misma, por lo que se requiere generar una infraestructura adecuada que facilite el desplazamiento correcto y seguro del



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

ciclista, así como propiciar las condiciones materiales que sean más favorables para incrementar el uso de la misma con el objeto de evitar el abuso que se hace de los vehículos automotores, lo cual se vería reflejado en la mejora de la calidad del aire y de vida de las personas.

Ya que debido a la sustitución del esfuerzo humano por la tecnología, hoy en día, la multitud de los problemas de contaminación en nuestras ciudades, el enorme gasto energético y la saturación vial que implica nuestra movilidad, aunados a los problemas de salud que padece seriamente nuestra población por sedentarismo y mala alimentación, nos obliga a regresar a propiciar el esfuerzo humano.

Aunado a la expansión y crecimiento desmedido de la mancha urbana, que trae como resultado el aumento de la suma de automóviles, convirtiéndose esta situación en un factor negativo para la movilidad dentro de la ciudad, pues de conformidad con estudios de la Organización Mundial de la Salud estima que a más tráfico, mas contaminación en la ciudad. Por lo que como ejemplo del crecimiento vehicular se cita la siguiente tabla:

Año	Automóviles			Motocicletas			Camiones para pasajeros			Camiones para carga		
	Oficiales	Públicos	Particulares	Oficiales	Públicos	Particulares	Oficiales	Públicos	Particulares	Oficiales	Públicos	Particulares
1980	15,353	106,889	3,827,800	660	501	275,923	859	49,905	9,589	5,431	57,226	1,408,141
1985	21,905	157,845	5,102,092	817	623	248,918	1,651	67,087	10,290	9,397	72,272	2,032,726
1990	32,094	263,222	6,260,234	1,172	724	246,651	2,854	78,118	12,303	16,397	112,567	2,835,772
1995	20,128	264,902	7,184,474	247	1,360	127,353	668	78,409	41,420	26,982	73,714	3,497,989
2000	31,081	359,515	9,785,583	2,873	2,247	288,804	3,293	110,660	88,443	38,299	100,123	4,800,995
2005	30,364*	395,073	13,679,596	4,764*	2,242*	511,301*	1,740*	116,724	148,002	39,605*	121,719	6,989,453

De conformidad con la Organización de la Naciones Unidas se prevé que para el año 2050, el 70 % de la población vivirá en ciudades, por lo que se hace relevante ocuparse del tema de la movilidad y de la calidad del aire que respiramos, puesto que la contaminación contribuye a exacerbar enfermedades cardiovasculares. Misma Organización que realizó un reporte de Movilidad Urbana de la Ciudad de México correspondiente a los años 2014-2015 del cual se desprende que un bajo porcentaje representado en un 2.4 % realiza viajes en bicicleta.



## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Por tanto la movilidad se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver, ya que las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas. Pues las deficiencias en la misma han restringido el derecho de movilidad de los habitantes de la ciudades afectando desmedidamente los tiempos invertidos en los traslados, así como el detrimento económico del cual padecen las personas al estar sujetas a tarifas de combustible que suben mes con mes, y estar sometidos a la inseguridad que se vive en los trayectos de desplazamiento, situaciones que han ido deteriorando la libre movilidad de las personas.

Pues de conformidad con el Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México correspondiente al año dos mil catorce y dos mil quince, menciona que si bien es cierto se han dado pasos importantes para la creación de una política de movilidad y planeación urbana, es necesario promover acciones coordinadas encaminadas a implementar estrategias que desincentiven el uso del automóvil y se fomente el uso de modos de transporte no motorizado.

Logrando esto con una inclusión de una adecuada cultura de movilidad, con la adopción de campañas, actos políticos y programas encaminados a fomentar el respeto hacia el desplazamiento del ciclista, con el fin de prevenir hechos de tránsito, otorgándole de tal forma seguridad al ciclista en su desplazamiento.

Aunado a que la Federación, así como las Entidades y Municipios, con el fin de fomentar el uso de la bicicleta a través de la materialización de una infraestructura idónea para el ciclista deberán allegarse del Fondo Metropolitano el cual fue creado por el Ejecutivo Federal, para atender las necesidades de la metrópolis en virtud de la tendencia acelerada del país a concentrar cada vez más población, de tal forma que determinado porcentaje de recursos destinado a la creación de infraestructura



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

del ciclista sea solventados por el Fondo Metropolitano para efecto de contribuir a una infraestructura adecuada que fomente el uso de la bicicleta, cooperando de forma conjunta a que este tipo de movilidad de los habitantes contribuya a mejorar la calidad del ambiente donde se desarrolla.

Asimismo, impera la necesidad de gestionar recursos con fuentes de financiamiento externo en instituciones internacionales, fundaciones nacionales e internacionales, iniciativa privada, y presupuesto federal con el fin de obtener más recursos para poder materializar proyectos que sirvan para establecer y promocionar una infraestructura para el uso adecuado y seguro de la bicicleta.

Resaltando que se obtendrían ahorros de consideración para las finanzas de la ciudad, al aprovechar la infraestructura existente mediante señalización y marcaje de carriles o vías ciclistas dentro de las mismas existentes, así como bici estacionamientos, en comparación con los costos de obras de infraestructura y equipamiento para el transporte automotriz. Con este ahorro, se podrá reestructurar el uso de las vialidades incluyendo más y mejores banquetas, además de realizar muchos de los proyectos necesarios para mejorar la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes.

Derivado de lo anterior cabe hacer mención que uno de los impedimentos para andar en bicicleta surge de una infraestructura inadecuada que no es tratada por los mecanismos tradicionales de financiación. Y de conformidad con el "Banco Mundial, ninguno de los recientemente desarrollados fondos viales de segunda generación parecen prestar atención a la movilidad no motorizada. Considerando lo anterior, se propone lo siguiente:

1) Modificar las prioridades contenidas en la Estructura Programática de los Programas Operativos Anuales (POA), a fin de disminuir recursos a los rubros con clave 220001, 220003, 220024 y aumentar los de clave 220002, 220012, 220017, 220021, 220029, 220030.



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

2) Agregar rubros en la Estructura Programática de los POA, para a) la construcción de infraestructura vial para la bicicleta, b) el mantenimiento de la infraestructura vial para la bicicleta, y c) campañas y programas de promoción de la bicicleta.

3) Incorporar mecanismos para que por lo menos una fracción de los recursos derivados del pago de derechos por impacto vial previsto en el Código Financiero para obras que se realizan, se invierta en obra pública de control del impacto del automóvil en las zonas en las que se realiza la construcción". (sic)2

A la luz de lo anterior resulta de gran trascendencia el que el titular del Poder Ejecutivo federal, en conjunto con los gobiernos estatales y municipales, incluyan y establezcan políticas de desarrollo urbano así como de cultura de la movilidad y adecuen sus ordenamientos administrativos de su competencia, para fomentar el uso de la bicicleta, garantizando la protección del ciclista en su desplazamiento por las vías públicas.

Es por lo anteriormente expuesto que someto a la consideración de ésta soberanía, la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE FOMENTO PARA EL USO DE LA BICICLETA EN ZONAS METROPOLITANAS

### Capítulo I

#### Disposiciones Generales

Artículo 1. Las disposiciones de esta ley son de orden público e interés social para los habitantes del país.

Artículo 2. La presente ley tiene por objeto establecer la participación de la Federación, las entidades federativas y los municipios en la generación de condiciones que fomenten el uso de la bicicleta y la conviertan en un medio de transporte alternativo con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de circulación vial de las zonas metropolitanas del país, así como la salud de sus habitantes, garantizando con ello el desarrollo sustentable.

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Artículo 3. La aplicación de esta ley estará basada en el principio rector de que la circulación de los ciclistas que se efectuó en la vía pública deberá de ser ejecutada con respeto y tomando en cuenta las medidas preventivas para evitar posibles estados de peligro o situaciones de riesgo para el propio ciclista o un tercero, por lo que los ciclistas deberán de observar un trato respetuoso, hacia los peatones, personal de apoyo vial, conductores de automóviles, motocicletas y hacia el resto de los usuarios de la vía.

Artículo 4. Para la aplicación de esta ley se entiende por:

- I. Bicicleta: Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales;
- II. Bicicleta Asistida: Vehículo no motorizado con la adaptación de un motor eléctrico para ayudar al avance de la misma.
- III. Ciclista: Persona que conduce una bicicleta.
- IV. Ciclovía: Vía Pública destinada exclusivamente para la circulación segura de bicicletas.
- V. Bici Estacionamientos: Espacios considerados exclusivamente para el aparcamiento de bicicletas
- VI. Ley: La ley General de Fomento Para el Uso de la Bicicleta en Zonas Metropolitanas

Artículo 5. La presente ley reconoce como principios:

- I. El derecho a la movilidad de las personas con sus propios medios en las vías públicas del territorio federal, estatal y municipal.
- II. El fomento e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte saludable sustentable y no contaminante.





CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

III. La protección a las personas cuyo medio de transporte es la bicicleta; y

IV. La adecuación de las políticas públicas en la Federación, Estados y Municipios sobre esa materia.

### Capítulo II

#### De las Autoridades y sus Facultades

Artículo 6. Son autoridades competentes para la aplicación de la presente ley:

I. El Titular del Poder Ejecutivo Federal; y

II. Los Gobiernos Estatales y Municipales.

Artículo 7. Corresponde al Titular del Poder Ejecutivo Federal

I. Vigilar el cumplimiento de la presente ley en el ámbito de su competencia.

II. A través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Federal, implementar y coordinar programas de promoción y fomento al uso de la bicicleta que manifieste las bondades y beneficios que conlleva el hacer un uso constante de este medio de transporte.

III. Implementar y coordinar las Políticas de desarrollo urbano fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, garantizando la seguridad del ciclista.

IV. A través de la Secretaría de Educación Pública Federal promoverá el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, así como el respeto vial al ciclista.

Artículo 8. Corresponde a los Gobiernos Estatales y Municipales:

I. Vigilar el cumplimiento de la presente ley en el ámbito de su competencia.



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

II. A través de la dependencia competente, implementar y coordinar programas de promoción y fomento al uso de la bicicleta.

III. Gestionar recursos con fuentes de financiamiento externo en Instituciones Internacionales, Fundaciones Nacionales e Internacionales, iniciativa privada, y presupuesto federal, para efecto de la construcción de ciclovías, bici estacionamientos y adaptación de calles y vías para el adecuado y seguro desplazamiento del ciclista

III. Construir ciclovías, por medio de acuerdos de colaboración con las instancias que consideren pertinentes, tomando en cuenta estudios de factibilidad e impacto ambiental.

IV. Implementar programas educativos de difusión permanente dentro de la educación vial que fomenten el uso de la bicicleta, así como campañas de respeto vial a los ciclistas.

V. Auxiliarse del Fondo Metropolitano para la obtención de recursos financieros, con el objeto de construir una infraestructura para el adecuado y seguro desplazamiento del ciclista.

VI. Promover incentivos para que las empresas del sector privado, arrenden o presten bicicletas y habiliten bici estacionamientos en sus instalaciones con los señalamientos correspondientes.

Artículo 9. Las vialidades que se construyan en Entidades y Municipios, deberán incluir carriles preferentes o ciclovías y contener los señalamientos necesarios, indicando las zonas de espera para los ciclistas junto a los cruces peatonales.

### Capítulo III

#### De los Derechos y Obligaciones del Ciclista



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Artículo 10. Son derechos del ciclista

- I. Contar con una zona de espera que salvaguarde su integridad física
- II. Tener distancia prudente entre el vehículo automotor y el ciclista
- III. Obtener preferencia sobre el tránsito vehicular; y
- IV. Acceder a los programas de estímulo al uso de la bicicleta que promuevan e implementen el Poder del Ejecutivo Federal y los Gobiernos Estatales y Municipales.

Artículo 11. Son obligaciones del Ciclista

- I. Conocer y respetar las leyes y reglamentos de tránsito
- II. Respetar las señales de tránsito
- III. Deberán usar obligatoriamente casco
- IV. Circular solamente por un carril en sentido del tránsito;
- V. Respetar los espacios de la vialidad destinados para peatones o personas con discapacidad.
- VI. Indicar la dirección de un giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo;
- VII. Estacionarse en los lugares destinados para tal fin, denominados bici estacionamientos
- VIII. Usar bandas reflejantes para el uso nocturno, así como una luz adecuada para la iluminación;

Transitorios

Primero. La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Segundo. A partir de la de fecha de entrada en vigor de esta ley, el titular del Poder Ejecutivo Federal tendrá 120 días naturales para expedir el reglamento respectivo para la aplicación de esta ley.

Tercero. A partir de la fecha de entrada en vigor de esta ley, en todas las obras de construcción de vías generales de comunicación terrestre, y red primaria de vialidad de Entidades y Municipios se deberá considerar la instalación de ciclovías.

La Comisión de Desarrollo Metropolitano previo estudio y análisis de la citada Iniciativa, basan su dictamen en los siguientes:

### III. CONSIDERANDOS.

PRIMERO.- Que esta Comisión es competente para conocer de la Iniciativa que expide La Ley General de Fomento para el Uso de la Bicicleta en Zonas Metropolitanas, presentada por la Dip. Norma Xóchitl Hernández Colín, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA; de conformidad con lo dispuesto por los artículos 39 numerales 1, 2 fracción XVII, y 3; y 45 numeral 6, incisos e), f) y g), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1, fracción II; 157, numeral 1, fracción I y 158 numeral 1, fracción IV, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

SEGUNDO.- Que si bien las Zonas Metropolitanas de nuestro país, se han ido construyendo beneficiando a los vehículos automotores, privilegiando la construcción de más vialidades y estacionamientos, también es de reconocer que son cada días más la ciudades que impulsan la construcción de infraestructura ciclista en el país, principalmente con recursos propios y en algunos casos auxiliándose de inversión privada mediante los mecanismos que su normatividad le permiten.

TERCERO.-: Que el Fondo Metropolitano ha sido utilizado en diversos ejercicios fiscales por las Zonas Metropolitanas para la construcción de ciclovías e infraestructura ciclista, como a continuación se señala:

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

EJERCICIO FISCAL	ZONA METROPOLITANA	PRESUPUESTO EJERCIDO
2014 - 2015	Zona Metropolitana de la Laguna Ciclopista 2 Etapa	\$ 9,000,000.00
2014	Zona Metropolitana del Valle de México Estrategia Movilidad en Bicicleta (Ecobici)	\$ 70,000,000.00
2015	Zona Metropolitana del Valle de México Estrategia Movilidad en Bicicleta (Ecobici)	\$ 23,616,550.00
2014	Zona Metropolitana de Guadalajara Rehabilitación y Construcción de Ciclovías	\$ 120,000,000.00
2015	Zona Metropolitana de Pachuca Plan Metropolitano de Movilidad Ciclovías	\$ 3,250,450.00
2015	Zona Metropolitana Laja Bajío Ciclovía Celaya Comonfort	\$ 914,496.00

Así mismo es de precisar que a partir del presente ejercicio fiscal y de conformidad al artículo 11 del Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017, en su décimo segundo párrafo se establece que se deberá deberán destinar al menos el 15 por ciento de los recursos aprobados en el Fondo Metropolitano, para el desarrollo de infraestructura para transporte público y movilidad no motorizada, es decir ya se encontraría contemplado en otro ordenamiento uno de los principales objetos de la iniciativa, es decir, la asignación directa de recursos del Fondo Metropolitano para el caso.

CUARTO.- Que el artículo 9 de la Iniciativa condiciona la construcción de carriles especiales y confinados en las vialidades de Entidades y Municipios, no contemplando la planeación de la ciudad, Planes de Desarrollo Urbano, orografía, condiciones particulares de los asentamientos, ni las características y fines de las vialidades, así como tampoco la seguridad de los ciclistas.

QUINTO.- Que las obligaciones de los ciclistas en la mayoría de los Reglamentos de Transito de las Entidades Federativas y de la Ciudad de México ya se encuentran contempladas, no obstante aquellas



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

donde aún el tema no se ha considerado la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial Y Desarrollo Urbano vigente, en su artículo 73 establece a la letra: *“La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular”*, artículo que de su lectura se aprecia una clara acción de fomento al uso de cualquier transporte no motorizado, mismo que incorpora a la bicicleta, obligando a las entidades en su artículo tercero transitorio a legislar en la materia para que en el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de dicha Ley creando o adecuando todas las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con los contenidos de la misma, quedando rebasado el propósito de la iniciativa que nos ocupa.

SEXTO.- Que la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, aprobada por el Congreso de la Unión el 14 de octubre de 2016 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016, en sus Título Séptimo “DE LA MOVILIDAD”, y Octavo “INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE CONTROL” ya sienta las bases para todo el país y no solo para las Zonas Metropolitanas la materia que la Iniciativa pretende normar, como se puede observar en sus artículos 71, fracción XI, 73 y 74

Artículo 71...

XI. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.



## Comisión de Desarrollo Metropolitano

*Artículo 73. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.*

*Artículo 74. ...*

*Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad; igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas.*

**SÉPTIMO.-** Que la Miscelánea Fiscal 2017 aprobada por esta Cámara y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2016, ya contempla la deducción de bicicletas convencionales y eléctricas para personas con actividad empresarial y morales que utilicen este medio, fomentando su adquisición y uso en cualquier parte del país, no sólo en Zonas Metropolitanas, como lo contempla la propuesta que se analiza.

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

y,

OCTAVO.- SEXTO.- Que la Organización BikeSafe, mostró que los seis principales casos de accidentes en los que la bicicleta participó fueron provocados debido a que:

- Un conductor de vehículo automotor no cedió el paso (22% de accidentes).
- Un ciclista no cedió el paso al llegar en la intersección (17% de casos).
- Un conductor de vehículo automotor invadió la ciclovía al dar vuelta o circuló sobre esta vía (12% de casos).
- Un ciclista que no cedió el paso al estar ubicado a medio camino (12% de accidentes).
- Un conductor de vehículo automotor rebasó una bicicleta (9% de casos).
- Un ciclista dio vuelta o circuló sobre la vía vehicular (7% de casos).

Estos datos nos refuerza el argumento del hecho de que más que una Ley de Fomento, se requiere que los Estados dentro de sus facultades legislen en la materia no solo de las Bicicletas sino de toda la movilidad no motorizada.

Por lo anteriormente expuesto y fundado y en términos de los artículos 39 numerales 1, 2 fracción XVII, y 3; y 45 numeral 6, incisos e), f) y g) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1, fracción II; 157, numeral 1, fracción I, y, 158 numeral 1, fracción IV del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Desarrollo Metropolitano emite el siguiente:

### IV. RESOLUTIVO.

PRIMERO.- Se desecha la Iniciativa por la que se Expide la Ley de Fomento de para el uso de la Bicicleta en Zonas Metropolitanas de conformidad con los razonamientos vertidos en el apartado de Considerandos.





## Comisión de Desarrollo Metropolitano

SEGUNDO.- Notifíquese a la Presidencia de la Mesa Directiva y archívese como asunto completamente concluido.

FIRMAN LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS, A LOS VENTIOCHO DÍAS DEL MES DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE.

Presidente

Dip. Salvador Zamora Zamora

Secretaria

Dip. Montserrat Alicia Arcos  
Velázquez

Secretario

Dip. Pablo Basañez García

Secretario

Dip. Alfredo Bejos Nicolás



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Secretaria

Dip. Fidel Cristóbal Serrato

Secretario

Dip. Laura Valeria Guzmán  
Vázquez

Secretaria

Dip. Arlette Ivette Muñoz  
Cervantes

Secretaria

Dip. Ingrid Krasopani  
Schemelensky Castro

Secretaria

Dip. Olga Catalán Padilla

Secretaria

Dip. Alicia Barrientos Pantoja

Secretario

Dip. José Alfredo Ferreiro  
Velazco

Secretario

Dip. José Refugio Sandoval  
Rodríguez

Integrante

Dip. María Ávila Serna



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Integrante

Integrante

Integrante

---

Dip. Susana Corella Platt

---

Dip. Pablo Gamboa Miner

---

Dip. José Máximo García  
López

Integrante

Integrante

Integrante

---

Dip. Alejandra Gutiérrez Campos

---

Dip. Rosalina Mazari Espin

---

Dip. Tomás Roberto Montoya  
Díaz

Integrante

Integrante

Integrante

---

Dip. María del Rocío Rebollo  
Mendoza

---

Dip. Juan Fernando Rubio  
Quiroz

---

Dip. Julio Saldaña Morán



CÁMARA DE DIPUTADOS  
LXIII LEGISLATURA

## Comisión de Desarrollo Metropolitano

Integrante

Dip. Daniel Torres Cantú

Integrante

Dip Jorge Triana Tena

Integrante

Dip. Jesús Salvador Valencia  
Guzmán