

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN IX AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.

**SENADOR ERNESTO JAVIER CORDERO ARROYO.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL SENADO DE LA REPUBLICA.
LXII LEGISLATURA.
P R E S E N T E.**

HONORABLE ASAMBLEA:

El suscrito, senador **JESÚS CASILLAS ROMERO**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en esta LXII Legislatura del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 4, 8, fracción I y 164 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta honorable Cámara de Senadores, **Iniciativa con proyecto de Decreto que adiciona una fracción IX al artículo 5 de la Ley General de Asentamientos Humanos**, de conformidad a la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

La movilidad urbana es un elemento indispensable para una calidad de vida digna de toda persona equiparado a los derechos fundamentales consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tales como la educación, vivienda, salud, salario digno, seguridad social y medio ambiente sano.

Ello no implica el que el Estado se concrete y focalice a la planeación, inversión y desarrollo de infraestructura vial para el uso del automóvil, pues éste no es el único medio de transporte. Por el contrario, el abuso en el uso del automóvil ha creado una fractura social y ambiental sin precedentes.

Lo deseable es que una ciudad pueda ofrecer a sus habitantes la posibilidad de contar con múltiples alternativas de transporte, cada una adecuada al tipo de desplazamiento que se requiera, facilitando lo que se ha denominado como un estilo de vida intermodal.

Lamentablemente, se ha apostado tanto al automóvil al grado de relegar al ciclista y al peatón, sin que esa postura haya sido la solución a la movilidad urbana y ahora se sufren esas consecuencias, no obstante los beneficios que ofrecen otros medios de locomoción. Al grado de que el esquema de desarrollo centrado en el automóvil reduce la oportunidad de que los mexicanos disfruten plenamente de su tiempo, dinero y salud, lo que hace necesario voltear a ver otros diseños de movilidad y desarrollo urbano.

Además, de que la movilidad no constituye un asunto aislado, pues está íntimamente relacionado con los temas de salud, económicos, medioambientales, energéticos, sociales y del espacio público, por mencionar algunos.

Esto fortalece la conclusión que indica la urgente necesidad de promover alternativas de transporte más eficientes, económicas y en general, sostenibles para enfrentar una

problemática urbana bastante compleja; entre las cuales, es de resaltar el uso de la bicicleta, no en su acepción recreativa, sino como un medio de transporte.

Las ventajas y beneficios que ofrece la bicicleta frente a otros modos de desplazamiento, sobre todo si se compara con el automóvil, son entre otras, las siguientes:

Podemos hablar de beneficios personales

1.- El uso de la bicicleta implica un **ejercicio físico saludable**, proporcionando una gran protección no sólo ante las enfermedades cardiovasculares, sino también ante las enfermedades del aparato respiratorio y otras asociadas a la obesidad.

2.- La bicicleta **es el medio de transporte más económico**, tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento y no necesita combustible. Desde el punto de vista de la economía "personal" o "familiar" las ventajas de la bicicleta frente al automóvil son evidentes:

- El costo de una buena bicicleta es 30 veces inferior al de un coche de la gama media.
- El uso de la bicicleta implica una disminución en la parte del presupuesto familiar dedicada al coche.
- La utilización diaria de la bicicleta supone la disminución de horas de trabajo, o de desplazamiento, perdidas en embotellamientos.
- Por último, también implica la reducción de los gastos en medicinas por la mejora de la salud particular gracias al ejercicio físico.
- Su eficacia en cuanto a la velocidad real de desplazamiento; aunque no lo parezca es más rápida que el coche en las distancias cortas y medias (usuales en la ciudad).
- Para las distancias cortas y medias de una ciudad, es decir, hasta los 5 kilómetros el tiempo empleado en bicicleta es menor que el necesitado con el automóvil. Hasta los 8 kilómetros la diferencia es tan corta que, con mucho, las otras ventajas hacen preferible el uso de la bicicleta

3.- No presenta problemas de estacionamiento; en cualquier sitio cabe una bicicleta: en una plaza de aparcamiento de un coche, más los espacios accesorios correspondientes, caben una docena de bicicletas.

4.- No provoca estrés ni agresividad; al contrario, favorece la sociabilidad y hace que cada desplazamiento sea un paseo del que se puede disfrutar de sensaciones agradables.

Pero también ofrece beneficios para la colectividad:

5.- Es un medio de transporte no contaminante (no produce gases tóxicos, ni contaminación acústica). Desde el punto de vista ecológico, no hay comparación posible. Si se toma un índice de contaminación 100 para el automóvil, la bicicleta da un índice 0.

6.- Ocupa mucho menos espacio que los automóviles tanto en su desplazamiento como en la superficie que necesita para estacionarse. Por ello ahorraría mucho dinero,

incluso en infraestructuras. El automóvil es el medio de transporte más devorador de espacio. Por un espacio de 3' 5 metros de ancho, durante un periodo de una hora, pueden pasar más personas en cualquier medio de transporte diferente al coche que en él, incluida la bicicleta.

7.- Incluso desde el punto de vista del tráfico y la seguridad vial, una disminución en el número de coches que circulan por la ciudad y un aumento del uso de la bicicleta, **mejoraría la fluidez del tráfico** y se podrían solucionar muchos problemas de embotellamientos.

8.- La bicicleta es un medio de transporte que ha demostrado ser flexible y eficiente en la ciudad, no requiere tarifas, combustible, licencia ni registro; entre otros.

De tal suerte, que es innegable que el fomento del uso de la bicicleta es una opción en la búsqueda de soluciones a la actual crisis de movilidad, concatenada a los factores ambiental, social, económico y de salud de nuestro país. No obstante, su promoción sigue estando alineada con esfuerzos aislados y con un perfil recreativo más que como parte de una política integral de movilidad sostenible.

Por ello, es impostergable el dar un giro a los esquemas promotores del uso de la bicicleta, para consolidarse por fin como un tema importante en la agenda de gobierno.

Dentro de los pasos que ello pudiere implicar es indispensable **reconocer la necesidad de un desarrollo urbano incluyente, que incorpore de manera integral en su infraestructura a los medios de transporte no motorizados.**

Al tratarse de aspectos que atañen al desarrollo urbano, a la infraestructura, a la ordenación y regulación de los asentamientos humanos y al mejoramiento de los centros de población, cuya materia corresponde a la Ley General de Asentamientos Humanos de conformidad a su artículo 1; es que se considera precisamente a esta legislación como la adecuada para los reconocimientos propuestos.

"ARTICULO 1o.- *Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés social y tienen por objeto:"...*

..."II. *Fijar las normas básicas para planear y regular el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población;"...*

La propuesta en concreto es el adicionar una fracción IX al artículo 5 de la Ley General de Asentamientos Humanos, para disponer y reconocer como de **utilidad pública la planeación e implementación de infraestructura que propicie la movilidad urbana y la inclusión integral de los medios de transporte no motorizados en los centros de población.**

Propuesta que contiene la sugerencia de conceptos como el de "planeación", con la finalidad de que el asunto planteado sea considerado a su vez en los planes y programas de desarrollo y de desarrollo urbano mismos; así como el de "implementación de infraestructura" en general, con la finalidad de que abarque las

acepciones inherentes a una política pública, a la contemplación presupuestal, técnica y de obra para su cumplimiento.

Finalmente que al adicionarse el texto sugerido en una Ley General, por sus características propias, implicaría la concurrencia y participación de la Federación, entidades federativas y municipios.

Así, la propuesta que tengo a bien someter a la elevada consideración de esta Soberanía, es la contenida en la siguiente...

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO

MEDIANTE LA CUAL SE ADICIONA UNA FRACCIÓN IX AL ARTÍCULO 5º DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se adiciona una fracción IX al artículo 5º de la Ley General de Asentamientos Humanos, para quedar como sigue:

ARTICULO 5o.- Se considera de utilidad pública:

I. La fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población;

II. La ejecución de planes o programas de desarrollo urbano;

III. La constitución de reservas territoriales para el desarrollo urbano y la vivienda;

IV. La regularización de la tenencia de la tierra en los centros de población;

V. La edificación o mejoramiento de vivienda de interés social y popular;

VI. La ejecución de obras de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos;

VII. La protección del patrimonio cultural de los centros de población;

VIII. La preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente de los centros de población; y

IX. La planeación e implementación de infraestructura que propicie la movilidad urbana y la inclusión integral de los medios de transporte no motorizados en los centros de población.

T R A N S I T O R I O

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SUSCRIBEN :

Sen. Jesús Casillas Romero Sen. Lilia Guadalupe Merodio Reza

Dado en el Salón de Sesiones a los 25 días de mes de abril del 2013.