

## **QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, A CARGO DEL DIPUTADO ENRIQUE ROJAS OROZCO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI**

El suscrito, Enrique Rojas Orozco, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional representado en la LXIII Legislatura correspondiente a la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 3, numeral 1, fracción IX; 6, numeral 1, fracción I; 77, numeral 1; y 78, numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados, tiene a bien someter a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, al tenor de la siguiente

### **Exposición de Motivos**

El presente documento contiene un proyecto elaborado con el fin de trabajar en beneficio de toda la sociedad mexicana. Mediante la siguiente propuesta, se busca contribuir a la existencia de un medio ambiente más saludable –que por ende favorezca el bienestar integral de las personas– y promover el actuar responsable de las autoridades.

En esta ocasión, el problema por tratar es el exagerado aumento en los niveles de contaminación atmosférica, situación que coloca a todos los ciudadanos y ciudadanas en riesgo, por las consecuencias que una baja calidad del aire puede tener sobre la salud y la vida. Por ello es crucial pensar en soluciones y alternativas sustentables que fortalezcan los planes existentes en el país.

Al hablar de los problemas de contaminación en un lugar, es sumamente necesario hacer una reflexión acerca del comportamiento de sus habitantes. En el caso de México, lo cierto es que el estilo de vida elegido por el grueso de la población tiende a enaltecer el consumo desmedido, sin considerar el deterioro del entorno. Asimismo, las políticas gubernamentales han carecido de fuerza a la hora de desincentivar las acciones contaminantes, lo que sume a la nación en un ciclo insostenible.

Según lo expone la Organización Mundial de la Salud (OMS), la contaminación del aire alrededor del mundo ocasiona un aproximado de 3.7 millones de defunciones prematuras cada año. Esto no es motivo de sorpresa, si se tiene en cuenta el gran número de padecimientos que la impureza del aire es capaz de generar en los seres humanos: respiratorios, vasculares, cardíacos, digestivos, óseos, e incluso algunos tipos de cáncer. De los fallecimientos referidos, 88 por ciento sucede en países con ingresos bajos y medianos, de acuerdo con la OMS; en el caso de México, los decesos vinculados a la contaminación del aire son 15 mil cada año.

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 absurda. 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 congestiones, 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 eficientes, viables y sustentables, 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.

Por los problemas descritos, este día tengo a bien presentar un proyecto para adicionar la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente con lo siguiente:

1. Prever obligaciones específicas de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), así como de los tres niveles de gobierno, en materia de impulso a la movilidad a través de medios alternativos como la bicicleta. Ello, toda vez que la Semarnat es la instancia encargada de las políticas de protección ambiental en el país.
2. Establecer la obligación de toda dependencia pública, sin importar su orden, de contar con infraestructura de estacionamiento seguro para bicicletas; como una manera de contribuir al fomento del uso de este medio de transporte.
3. Fijar la creación de una partida presupuestaria de fomento del transporte alternativo, en los recursos del Fondo Metropolitano, para financiar las políticas públicas de fomento al uso de la bicicleta.

Los ejes enumerados pretenden garantizar el compromiso y la coordinación de las autoridades en México, para brindar a la ciudadanía opciones seguras y sustentables de movilidad, que reduzcan costos, sean amigables con el medio ambiente y beneficien el cuidado de la salud general.

Es momento de que los legisladores trabajemos con base en las necesidades más apremiantes del país, y demos a la sociedad normas que garanticen cambios de gran beneficio.

Por lo expuesto y fundado, y en uso de las facultades que me confiere el orden constitucional y legal vigente, me permito someter a la consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de

## **Decreto**

**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:**

**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.

Dado en el recinto legislativo de la Cámara de Diputados, a 26 de abril de 2016.

Diputado Enrique Rojas Orozco (rúbrica)