REUNIÓN DE LA COMISIÓN LEGISLATIVA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DE H. “LX" LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO.

- ANÁLISIS DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LAS FRACCIONES I Y I QUÁTER, II BIS Y II TER Y II QUÁTER DEL ARTÍCULO 2, DEL ARTÍCULO 5 DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y LOS ARTÍCULOS 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 Y 60 TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO, PRESENTADO POR EL DIPUTADO BRYAN ANDRÉS TINOCO RUÍZ EN NOMBRE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA.

CELEBRADA EL DÍA 21 DE JULIO 2021.

PRECIDENCIA DEL DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ.

PRESIDENTE DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Diputados vamos a dar inicio a nuestra Reunió de Comisión de Comunicaciones y Transportes y quiero agradecer la asistencia de las diputadas y los diputados de esta Comisión Legislativa y destaco su responsabilidad y desempeño con estas funciones y saludo a quienes nos acompañan por las redes sociales en especial digitales y hoy vamos a trabajar esta comisión de trabajo en modalidad mixta apegado al artículo 40 Bis de nuestra Ley Orgánica para la validez de nuestra reunión, solicito a la Secretaría, verifique el quórum necesario.

SECRETARIO DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Procedo a verificar el quórum presidente.

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

*(Registro de asistencia)*

SECRETARIO DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Ha sido verificado el quórum procedo abrir la reunión señor presidente.

PRESIDENTE DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Gracias señor Secretario, agradezco a todas las diputadas y diputados, se declara la existencia del quórum y se abre la reunión de trabajos de la Comisión Legislativa de Comunicación y Transportes; siendo las once con treinta y seis minutos del día miércoles veintiuno de julio del año dos mil veintiuno, refiera la Secretaría la propuesta del orden del día.

SECRETARIO DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. La propuesta del orden del día, es la siguiente, señor presidente.

1. Análisis de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan las fracciones I y I Quáter, II Bis y II Ter y II Quáter del artículo 2, del artículo 5 de Movilidad Sustentable y los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 y 60 todos de la Ley de Movilidad del Estado de México, presentado por el diputado Bryan Andrés Tinoco Ruíz en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena.

2. Clausura de reunión.

PRESIDENTE. DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Pido a las diputadas y los diputados quienes estén de acuerdo en que la propuesta de orden que ha referido la Secretaría, sea aprobada con el carácter de orden del día, que esté de acuerdo sírvase manifestarlo levantando la mano

¿En contra, en abstención?

La propuesta ha sido por unanimidad en los presentes.

Considerando el punto 1 la Secretaría leerá, la exposición de motivos de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona, las fracciones I Ter, I Quáter, II Bis, II Ter, II Quáter del artículo 2, un Título Quinto de la Movilidad Sustentable y los artículos 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 y 60 todos de la Ley de Movilidad del Estado de México, presentado por el diputado Bryan Andrés Tinoco Ruiz en nombre del Grupo Parlamentario del Partido morena y aquí aprovecho a darle la bienvenida a esta reunión de trabajo al diputado Bryan que por ahí está presente y pido a la Secretaría o si me permiten diputadas, diputados, le damos en honor al diputado presentante que pudiera leer la iniciativa y obviamente nos haga comentarios, pero queda a la consideración de las diputadas y los diputados, escuchamos sus comentarios.

Muy bien que pueda darle lectura el compañero diputado Bryan, estoy de acuerdo, señor presidente.

PRESIDENTE DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Por protocolo, quien esté de acuerdo, sírvase manifestar su mano.

 Creo que coincidimos la mayoría, le vamos a pedir al señor secretario y con la madurez del señor secretario de la comisión que le agradecemos la distinción de darle la oportunidad al diputado Bryan en este momento, le concedemos el uso de la palabra, adelante diputado Bryan Tinoco.

DIP. BRYAN TINOCO RUIZ. Sí, muchas gracias señor presidente, antes que nada quiero saludar a mis compañeros diputados integrantes de esta Honorable Comisión de Comunicaciones y Transportes, saludar también a los medios de comunicación, al público presente y al distinto público que nos sigue a través de las distintas plataformas virtuales.

 Voy a dar lectura a la exposición de motivos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

 El mundo cada vez está más urbanizado, desde 2007, más de la población mundial, ha estado viviendo en ciudades y se espera que dicha cantidad, aumente hasta 60% para el 2030, las ciudades y las áreas metropolitanas, son centros neurálgicos de crecimiento económico, ya que contribuyen al 60%, aproximadamente del PIB mundial; sin embargo, también representa alrededor del 70% de las emisiones de carbono mundiales y más del 60% del uso de recursos; en algunas zonas metropolitanas como son el Valle de México, las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% de la contaminación total, por partículas suspendidas gruesas PM10 y lo más grave es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, la OMS, cada año mueren en nuestro país 14 mil 700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire y es que en los congestionamientos viales, en las principales arterias que comunican los centros urbanos, conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población.

 La forma actual de movilidad en las Ciudades Mexicanas, es ineficiente para lograr y mantener un Desarrollo Urbano Económico óptimo; ya que el manejo incorrecto del uso de suelo y la falta de congruencia en los flujos de transporte, han tenido como resultados ciudades difusas, saturadas de vehículos, contaminadas y ruidosas a la par de las políticas públicas que aún no han logrado posicionar, ni establecer alternativas efectivas y de calidad que resuelvan los problemas urbanos relacionados con la movilidad.

 De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad, IMCO, en el siglo XXI una ciudad competitiva es aquella que genera un incremento de productividad con la capacidad de atraer y retener inversión, además de talento, el cual se podrá lograr con un factor esencial de la conectividad urbana; así con las alternativas para realizar traslados eficientes que determinen la mezcla laboral disponible en la ciudad.

 En contraste, manifiesta que la creciente congestión vial y sus consecuentes externalidades negativas, ponen en riesgo el potencial de competitividad de las ciudades, convirtiéndolas en lugares poco atractivas para sus habitantes e inversionistas. Además de sentenciar que a mayor cantidad de coches, existe un mayor tiempo de traslado, restando horas productivas a las y los trabajadores; ya que en horas pico, la velocidad promedio de un automóvil puede ser inferior a la velocidad promedio de una bicicleta; asimismo el plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020, manifiesta que entre las 3 causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años, figuran los traumatismos causados por el tránsito, advirtiendo que si no se adoptan heridas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2.4 millones de fallecimientos anuales, problema la cual, se debe al rápido aumento del mercado de vehículos de motor, sin que haya mejoras suficientes en la estrategia, sobre seguridad vial, ni la planificación del uso de territorio, sumado a ello, vemos con preocupación el hecho de que el Estado de México desde el año 2015, el número de accidentes de tráfico esté a la alza; pero sin lugar a dudas, lo más escalofriante fue lo acontecido durante el año 2018, en donde la cifra aumentó de manera considerable pasando de 14 mil 60 accidentes a 17 mil 90 para el 2019.

Otro aspecto a tomar en consideración para la movilidad de miles de personas son los altos costes del transporte público que afectan de manera directa los ingresos que perciben diversas familias mexiquenses.

Acorde en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, después de la alimentación el transporte público simboliza el segundo mayor gasto de las familias mexicanas representando el 20% del gasto total, superando a los costes de concepto de vestido y calzado, artículos o servicios para la limpieza o incluso cuidado para la salud, advirtiendo que con fecha 19 de septiembre de 2019 la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México emitió el acuerdo por el que se autorizaba la modificación a las tarifas máximas para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad de colectivo y mixto, aumentando el importe de 10 pesos moneda nacional a 12 pesos, moneda nacional por los primeros 5 kilómetros en adición a punto 25 centavos por cada kilómetro adicional, excelente de la tarifa inicial, ajuste que representa un 20% de aumento al transporte público en el Estado de México, el cual se dio bajo la justificación de garantizar en garantizar en mayor medida la viabilidad la prestación del servicio en condiciones de seguridad, eficiencia y modernidad y calidad y sustentabilidad metas que hasta el momento no se han visto reflejadas en la ciudadanía, ya que acorde con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública en el Estado de México, el robo a transporte público colectivo ha obtenido un aumento, desde el mes de mayo de 2020 acumulando hasta agosto una cifra de 4 mil 358 incidencias de este delito, razón por la cual con fecha 8 de septiembre del año vigente esta Honorable LX Legislatura realizó un exhorto a los titulares de las Secretarías de Movilidad, Comunicaciones, Desarrollo Urbano y Metropolitano, Obra Pública, Finanzas, Seguridad y los 125 ayuntamientos del Estado de México a efecto de que en el ámbito de sus respectivas competencias realizaran en coordinación de los estudios necesarios de viabilidad para que implementaran y habilitaran ciclo vías emergentes a fin de evitar aglomeraciones dentro del transporte público y reducir el número de contagios por SARS-Cov2, así como los robos en el transporte de la Entidad.

No soslayamos mencionar que en la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México del INEGI determinaba que en municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca el 42.3% de los hogares disponía de bicicletas en comparación del 35.9% de hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, destacando que punto 34 millones de personas de la Zona Metropolitana del Valle de México realizó viajes en bicicletas entre un día a la semana y punto 25 millones los días sábados los cuales punto 72 millones de viajes son realizados a través de este medio en la Zona Metropolitana del Valle de México y punto 48 en los municipios conurbados.

Además el 2.7% de la población de la Zona Metropolitana del Valle de México hace uso de la bicicleta para ir al trabajo, 2.1% para regresar a sus hogares y 1.3% para ir a estudiar, lo cual representa un uso aún mayor que la motocicleta, de la cual tan solo el 1.5 de personas la utiliza como medio de transporte para asistir al trabajo, el 1% para regresar al hogar, el punto 7% para ir a estudiar y no está más a decir que incluso municipios conurbados el 3.5% del uso de la bicicleta para ir al trabajo es aún mayor que la Ciudad de México que representa el 1.9%.

Argumentamos que la necesidad de instaurar en mayor medida mayores vialidades alternativas de transporte se encuentran establecidas dentro de la Ley General de Cambio Climático bajo las siguientes disposiciones:

Para reducir las emisiones las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las entidades federativas y los municipios en el ámbito de su competencia promoverán el diseño y elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes considerando las disposiciones siguientes:

Reducción de emisiones en el sector transporte, promover la inversión en la construcción de ciclo vías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.

Diseñar e implementar Sistemas de Transporte Público Integrales y Programas de Movilidad Sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

 Elaborar instrumental, planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades.

 De igualmente la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, señala que las políticas y programas de movilidad deberán procurar a la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, improvisando la movilidad peatonal y no motorizada.

 Promover políticas que integren al transporte de carga y fomento en la movilidad institucional, entidad esta última como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a realizar el uso del automóvil para entre quienes acuden a sus instalaciones.

 Incluyendo sistema de auto compartido, transporte público privado, el fomento del uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado, encaminada a dichos fines.

 Los planes o programas municipales de desarrollo urbano de conurbaciones y zonas metropolitanas, definirán la dotación de espacio público, en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales aplicables, privilegiarán la dotación y preservación de espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la movilidad, igualmente espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, barrio y localidad cuenten con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas.

 Aunado a ello, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha emitido el criterio correspondiente al derecho a un ambiente sano y a la facultad de las autoridades estatales para hacerlo válido.

 Derecho humano a un medio ambiente sano, su contenido: el derecho a un ambiente sano está reconocido en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el ámbito internacional, en el protocolo adicional de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, en materia de derechos económicos, sociales, también llamado protocolo de San Salvador, en la Declaración de las Naciones Unidas Sobre el Medio Ambiente de 1972, Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano y en la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992.

 Del contenido de este derecho humano se desprende la obligación de todas las autoridades del Estado de garantizar la existencia de un medio amiente sano y propicio para el desarrollo humano y el bienestar de las personas.

 Tal mandato vincula tanto a los gobernados como a todas las autoridades legislativas, administrativas y judiciales, quienes deben adoptar en el marco de sus competencias todas aquellas medidas necesarias para la protección del ambiente.

 Perpetuemos que la movilidad es un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad del transporte, además de implicar la obligación del gobierno de México y sus Municipios, a realizar un conjunto de acciones que atiendan a procurar su debido ejercicio y contribuir su desarrollo sustentable del Estado. Destacando que dentro del Código Administrativo del Estado de México, existen los preceptos de que en el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población se deberán observar los principios generales de política pública al derecho a la ciudad, equidad e inclusión; derecho a la propiedad urbana, coherencia y racionalidad; participación democrática y transparencia; productividad y eficiencia; protección y progresividad del espacio público; resiliencia; seguridad urbana y riesgos; sustentabilidad ambiental y accesibilidad universal y movilidad, previstos en la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

 Además de que para tal efecto el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos atenderá el ordenamiento ecológico del territorio y la movilidad sustentable, que privilegie las calles completas, el transporte público, el peatonal y el no motorizado. Resaltando la recién aprobación por parte de esta Honorable “LX” Legislatura a la minuta proyecto de decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, entre la cual se destaca el siguiente derecho humano, toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así en pro de continuar con nuestras responsabilidades legislativas, debemos armonizar o subsanar aquellas disposiciones que por naturaleza u omisión no se encuentran en esclarecidas en nuestras leyes generales o federales.

Sería cuanto, señor Secretario.

PRESIDENTE DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Gracias señor diputado Bryan, por su intervención.

Y pregunto a las diputadas y los diputados si desean hacer uso de la palabra y para ello solicito a la Secretaría, registre el turno de oradores.

SECRETARIO DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Sí, señor Presidente, cada integrante de cada fracción parlamentaria, quien guste tomar la palabra, Iveth ¿Alguien más? Bryan ¿alguien más? Lulú y bueno su servidor, Javier.

Tres posicionamientos Presidente, iniciamos con la diputada Iveth Bernal Casique y después con el compañero Bryan y cerramos con su servidor.

PRESIDENTE DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Adelante con la primera participante, adelante diputada Iveth.

DIP. IVETH BERNAL CASIQUE. Gracias, con su venia Presidente.

Muy buenos días compañeras, compañeros diputados, medios de comunicación y público que nos sigue a través de las diversas plataformas digitales.

El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas, ONU sostiene que hoy en día el transporte produce una cuarta parte de las emisiones de gases que provocan el cambio climático, por lo que resulta indispensable desarrollar sistemas de movilidad sostenibles para lograr los objetivos de la agenda 2030, en ese sentido, Greenpeace México señala que el problema de contaminación por transporte afecta a nueve de cada 10 personas que habitan en una ciudad, destacando que México ocupa el cuarto lugar en emisiones de dióxido de azufre en el mundo, por ello resulta trascendente lograr una movilidad sustentable que permita el traslado de personas de un lugar a otro sin generar tantas emisiones contaminantes y que sea accesible, eficiente, seguro y equitativo para todas las personas, para ello es necesario transformar nuestras formas tradicionales de traslado y buscar alternativas más sustentables, como el uso de las bicicletas o el transporte público, generando con energías limpias ya que estos medios contribuyen a un ambiente más saludable reduciendo enfermedades y costos de traslado, en ese sentido, la iniciativa que hoy nos ocupa plantea incorporar a la Ley de Movilidad el uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable, incluyente, saludable, no contaminante y gratuito, además de establecer los derechos y obligaciones para los ciclistas, sin embargo, también se plantean modificaciones con implicaciones de carácter presupuestal, como la creación del Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México.

En el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, coincidimos en reconocer los beneficios que trae consigo el uso de la bicicleta como medio de transporte que además de contribuir con el cuidado del medio ambiente, beneficia a las personas que lo utilizan, sin embargo, respetuosamente creemos que se debe realizar un mayor análisis respecto a la materia presupuestal, es necesario conocer la opinión de las autoridades competentes para determinar la viabilidad financiera de esta iniciativa.

En ese sentido, muy respetuosamente haremos llegar a esta comisión algunas observaciones para que, de estimarse pertinentes puedan incorporarse a la propuesta y permitir su operatividad.

Es cuanto.

SECRETARIO DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Gracias, diputada.

Tiene la palabra el diputado Bryan.

DIP. BRYAN TINOCO RUIZ. Muchas gracias, Secretario.

Nuevamente muy buenas tardes. Hablando de las ciclo vías, dentro de nuestro marco legal, se hace referencia al uso de este vehículo, por ejemplo, en la Ley General del Cambio Climático, en su artículo 34 fracción II, inciso a), d) y c), manifiesta que para reducir las emisiones de carbono, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios en el ámbito de su competencia, deberán promover la inversión en la construcción de ciclo vías e infraestructuras de transporte no motorizado, así como la implementación del Reglamento de Tránsito que promuevan el uso de la bicicleta. También la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en su artículo 71, fracción I y XI, y el Código Administrativo del Estado de México, manifiestan la necesidad de que la movilidad sustentable privilegia las calles completas, el transporte público, el peatonal y el no motorizado. Acorde con la Organización Panamericana de la Salud, Organización Mundial de la Salud, el uso de la bicicleta promueve, además de la salud física y mental, previene el sedentarismo, que constituye uno de los cuatro factores de riesgo de enfermedades crónicas no transmisibles como la diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras ayudando también a mejorar la buena calidad del aire en las ciudades y recupera y recupera el espacio público de las personas. De igual forma, el impulsar la movilidad sustentable, como lo es el uso de la bicicleta, ayuda a conseguir diversos objetivos de desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas como lo son:

1. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

2. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno productivo y el trabajo decente para todos.

3. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resiliente y sostenibles.

4. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.

5. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Hoy más que nunca, se necesita establecer de manera efectiva la implementación de ciclo vías en nuestras vialidades, ya que actualmente viajar en bicicleta es una opción viable para sortear las aglomeraciones que pudieran darse en el transporte público y con ello reducir el riesgo de contraer enfermedades relacionadas con el Coronavirus.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, dentro de los resultados del Censo de Población y Vivienda 2020 en el Estado de México, el 26 por ciento de las viviendas, es decir, uno de cada cuatro hogares, tiene una bicicleta que es utilizada como medio de transporte, cifra mayor que las motocicletas o motonetas. Asimismo, se determina que con el corte del año pasado la entidad registró 4 millones 561 mil 381 mil hogares, perdón son 4 millones 561 mil 381 hogares, de los cuales 1 millón 186 mil 929 dijeron tener al menos una bicicleta como medio de transporte.

Los municipios con más casas con ese tipo de vehículos registrados fueron Ecatepec con 134 mil 135, Nezahualcóyotl con 98 mil, 180, Toluca con 76 mil, 995, Chimalhuacán con 63 mil 688, Tecámac con 45 mil, 379, Valle de Chalco y Chalco, con 44 mil, 454. Ixtapa Luca contra 7 mil, 269, Cuautitlán Izcalli y Tultitlán con 63 mil, 530. No podemos perder de vista que en agosto de 2020 se semana facturaron en el país 111 mil, 60 y 695 unidades de bicicleta, un alza de 21% anual y la primera vez que lo que en lo que va del año del 2020, que se superan las 100 mil bicis en un mes, informó el INEGI. Hablando del fondo.

 Hablando del Fondo de Movilidad para Ciclistas, Ciclistas y Transeúntes del Estado de México, FOMOCYT, referente a la designación de una nueva partida económica dentro del Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de México, es con motivo de la creación y fortalecimiento del Fondo de Movilidad para Ciclistas y Transeúntes del Estado de México, citado a continuación como FOMOCYT se realiza desde una perspectiva que implemente mejoras a la infraestructura para la movilidad alternativa no motorizada y peatonal, coadyuve con una partida específica la Secretaría de Movilidad, a fin de dar mantenimiento a la infraestructura ciclista y peatonal, se fomente el uso de la bicicleta y demás medios de transporte no contaminantes, proyecte a nuestro Estado con la firme convicción de lograr ciudades sustentables para alcanzar diversos objetivos de la agenda 2030.

 Resulta importante manifestar que la Ciudad México a la fecha, es la única que entidad federativa que tiene contemplado dentro de su presupuesto de egresos una partida específica desde el año 2016, para construir, rehabilitar, recuperar infraestructura peatonal cumpliendo criterios de accesibilidad universal, ruta táctil, señalización tacto visual, sanitarios familiares, zonas de abordaje, entre otros, conocida como Fondo Público de Atención al Ciclista y Peatón FONACIPE.

 Por último solamente quisiera hacer una retroalimentación de la comparecencia que nos hizo aquí el Secretario de Movilidad, hablando acerca del tema de las ciclo vías, recordemos que con fecha del 3 de noviembre del año pasado, durante la comparecencia del Maestro de Administración Pública Luis Gilberto Limón Chávez en su calidad de Secretario de Movilidad del Estado de México declaró lo siguiente: esta pandemia y cito: esta pandemia también ha sido un par de aguas en la forma en la que vemos la movilidad, tenemos que encontrar nuevas formas de transportar a nuestra gente y una de esas adicionalmente a los senderos que debemos impulsar peatonalmente.

Es las ciclo vías tema que poca gente lo sabe, pero se realizan más viajes en bicicleta en el Estado de México que en el referente que tenemos a nivel nacional que es la Ciudad de México y qué hicimos nosotros durante la pandemia, ya diseñamos, estudiamos 20 rutas de ciclo vías en el Estado de México fundamentalmente aquellas que tuvieran más impacto, ¿cuáles son? Las que conectan con otros medios de transporte público masivo y en particular con los transportes de la Ciudad de México.

De ahí escogimos 4 ciclo vías que en unas semanas van a empezar su construcción y las cuales diseñamos en función de la factibilidad técnica del impacto que pudiese tener como ya mencione de la conectividad que pudiese tener con otros medios de transporte y quiero agradecer al Secretario de la INJUVE, Instituto de la Juventud de la Ciudad de México, porque siendo él un experto en el tema nos ayudó en el diseño de la política junto con los alcaldes de los municipios donde lo vamos a hacer y por supuesto también a los colectivos de los ciclistas mencionarles que no les vamos a fallar y que esta es una política no sólo que va a ser de manera emergente, sino que se va a mantener a lo largo del tiempo que creemos, que a lo largo del tiempo porque creemos que en ese medio de transporte también, pero tenemos que hacerlo de manera ordenada sin violentar el orden municipal y garantizando sobre todo la seguridad de los usuarios, cierro cita.

 Bueno compañeros el objetivo de esta iniciativa es reconocer, incluir, garantizar, realzar la presencia de la bici como un vehículo de transporte efectivo, todo esto es para que nuestro marco legal se, una vez que esté implementado pues se refleje en nuestras sociedades, siempre estando sujeto a derechos y obligaciones de los individuos, también pues otro objetivo básico pues es el crear la cultura hacia el ciclista la cual pues es un poco, por decirlo obsoleta dentro de nuestra Entidad, también pues yo creo que debemos de poner orden y motivar a las autoridades, dependencias gubernamentales y al sector privado para que ellos también tengan esa responsabilidad de fomentar el uso de la bicicleta como un medio alternativo, ecológico, sustentable.

Bueno tal es lo que nos saque un poco más en controversia, pues sería el tema de la partida presupuestal, ahora sí que cuando se habla de dinero pues a veces pues a todos nos da miedo, pero yo creo que tenemos el claro ejemplo aquí con nuestros vecinos de la Ciudad de México, que desde el 2016 pues tienen un fondo para infraestructura ciclista al cual al principio cuando se creó la partida fue de 150 millones, aquí también queremos crear un modelo similar para estar a la par o cumplir con las necesidades que hoy en día también necesita atenderse en cuestiones de movilidad.

 Ahora si compañeros que esta iniciativa yo creo que lo más su virtud principal, por lo cual yo tuvo el honor de poder presentar, es que yo considero que estas una incoativa transversal ya que si nos ponemos a pensar algunos simples ejes podrían ser el ahorro económico, que es amigable con el medio ambiente, previene enfermedades, como la obesidad, la diabetes, ya lo dijo el Presidente de la República una vez, el deporte es medicina preventiva, también es una motivación para todos, para todas personas a tener una vida activa y dedicarse de alguna manera hacer deporte.

 También de alguna manera más indirecta podría ser reducir la saturación en el tráfico y en el transporte público y más que nada también lo que queremos hacer visible es la inclusión vial para los ciclistas y peatones que lamentablemente actualmente no tenemos o no estamos de alguna manera resguardados por nuestros gobernantes.

 Las calles están trazadas en su mayoría para que circulen los autos y no vemos la inclusión para todos, principalmente es eso compañeros, yo creo que esta legislatura en esta materia yo creo que nos hemos quedado un poco cortos, hoy es el día, hoy es el momento para que podamos reivindicarnos con los peatones, con los ciclistas y darles una pequeña probada de lo que queremos para nuestro Estado.

 Yo compañeros, ustedes lo saben, yo soy ciclista y me resistí un poco a presentar esta iniciativa porque yo no quería que se confundiera con un tema personal o de ego, sino que me di cuenta después de que muchas personas estamos en vulnerabilidad cuando salimos a la calle, cuando salimos en bicicleta, cuando salimos a pasear caminando, ha habido muchos accidentes y no hemos hecho nada para arreglar este problema que tenemos en nuestra sociedad.

 Ahora si compañeros es cuanto lo que yo les quería decir, siempre y cuando también decirles que ya es tiempo y vamos a echarle las ganas, apelo a su buena voluntad compañeros y nosotros, bueno yo hablo ahorita no como diputado sino como ciclista, como ciudadano, les pedimos que nos apoyen.

 Muchas gracias.

DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Cierra su servidor del Grupo Parlamentario de Acción Nacional.

En la fecha 11 de marzo del presente año, su servidor ingresó una iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el Código Administrativo del Estado de México y de la Ley Orgánica Municipal del Estado de México donde se contemplan también diversos aspectos que hoy tratamos en estos trabajos de la comisión, donde propongo fomentar la adaptación gradual de las vías generales existentes y la construcción de ciclo vías de circulación gratuita, paralelas o carriles compartido en vialidades primarias para uso de esta como medio de transporte y a efecto de garantizar el derecho a la movilidad mediante a la tracción humana, todavía general del transporte terrestre, solicitando cierta obligatoriedad en la asignación de obras, dentro de los planes del desarrollo municipal, aprobarse que contemplen al menos la construcción o rehabilitación de ciclo pistas en todos los s125 municipios del Estado de México, con base en la presente iniciativa mi bancada y su servidor, consideramos que:

UNO. La propuesta de título V de la Movilidad Sustentable considera exclusivamente al transporte bicicleta sin tomar cuenta a otros medios de transporte, no motorizados.

DOS. Incluye como derecho humano, el uso de la bicicleta sin embargo debe de referirse al derecho humano a la movilidad tal y como se establece en el artículo IV constitucional.

TRES. La iniciativa en comento, se debe seguir estudiando, es necesario tomar encueta diversos documento publicados por organismos especiales públicos y privados para la regularización del transporte, no motorizado tanto a nivel nacional, como internacional.

CUATRO. En la iniciativa hay algunos aspectos como las sanciones que deberán incluirse más en el reglamento de tránsito y no a la ley en la materia.

CINCO. Debemos precisar la multimovilidad.

SEIS. Deberá consultarse a la Secretaría de finanzas, la posibilidad de una asignación presupuestal en un porcentaje determinado, mediante transitorios para una pronta ejecución, en el ejercicio fiscal siguiente, teniendo como propuesta el siguiente texto.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La legislatura propondrá de los recursos presupuestales necesarios para la aplicación del presente decreto a partir del Ejercicio Fiscal 2020.

SEGUNDO. El presente decreto entrara en vigor a partir del primero de enero del 2021, debemos de hacer referencia en priorizar como establecer las pirámides de la movilidad a los peatones y a las personas con discapacidad.

Por parte de su servidor y del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, es cuanto señor Presidente.

SECRETARIO. DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Ha concluido el turno de oradores presidente.

PRESIDENTE. DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Gracias señor Secretario, agradezco a las diputadas y diputados que participaron y también celebramos los comentarios del diputado presentante y como él lo ha dicho, es un gran promotor de la cultura de la bicicleta, pues han dado por termino los oradores.

Pregunte la Secretaria si los asuntos del orden han sido terminados; señor secretario.

SECRETARIO. DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Los asuntos del orden del día han sido atendidos señor Presidente.

PRESIDENTE. DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Registre la secretaría la asistencia a la reunión.

SECRETARIO. DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Ha sido registrada la asistencia a la reunión señor Presidente.

PRESIDENTE. DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Pues agradecerles de nueva cuenta a las diputadas y los diputados del mismo trabajo de este formato y se levanta, la reunión de la Comisión Legislativa, siendo las doce con dieciséis minutos del día veintiuno de julio del año dos mil veintiuno y se solicita a sus integrantes estar a tantos a la próxima convocatoria; un saludo diputadas, un saludo diputados aunque sea a la distancia y al momento nos avisaron de la comisión pero aquí estamos.

Muchas gracias saludando le con mucho aprecio y sobre todo al diputado Bryan por esta con nosotros, gracias a todas y a todos.

SECRETARIO. DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Procedo a verificar, el quórum de Comunicaciones y Transportes, presidente.

*(Registro de asistencia)*

SECRETARIO. DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Es todo damos por clausurada, la sesión; muchas gracias señor presidente.

PRESIDENTE. DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ. Gracias diputados, diputadas un saludo.

SECRETARIO. DIP. JAVIER GONZÁLEZ ZEPEDA. Gracias diputado.

Hasta luego saludos a todos buena tarde.