



DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. (DOF 01-12-2020)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis

PROCESO LEGISLATIVO

DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de diciembre de 2020

PROCESO LEGISLATIVO	
01	22-11-2018 Cámara de Diputados. INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma el artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Presentada por el Dip. Adolfo Torres Ramírez (PAN). Se turnó a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, con opinión de la Comisión de Medio Ambiente. Diario de los Debates, 22 de noviembre de 2018.
02	29-04-2019 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Aprobado en lo general y en lo particular, por 458 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates 23 de abril de 2019. Discusión y votación 29 de abril de 2019.
03	03-09-2019 Cámara de Senadores. MINUTA con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Se turnó a las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos. Diario de los Debates, 3 de septiembre de 2019.
04	23-09-2020 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de espacio de estacionamiento para bicicletas o vehículos de tracción humana en inmuebles públicos. Aprobado en lo general y en lo particular, por 88 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates 3 de marzo de 2020. Discusión y votación 23 de septiembre de 2020.
05	01-12-2020 Ejecutivo Federal. DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de diciembre de 2020.

22-11-2018

Cámara de Diputados.

INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma el artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Presentada por el Dip. Adolfo Torres Ramírez (PAN).

Se turnó a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, con opinión de la Comisión de Medio Ambiente.

Diario de los Debates, 22 de noviembre de 2018.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Diario de los Debates

México, DF, jueves 22 de noviembre de 2018

El presidente diputado Marco Antonio Adame Castillo: Tiene la palabra hasta por cinco minutos el diputado Adolfo Torres Ramírez, para presentar iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, suscrita por diputados integrantes del Grupo Parlamentario del PAN.

El diputado Adolfo Torres Ramírez: Gracias, buenas tardes. Primero, quisiera lamentar los sucesos que pasaron el día de ayer en la ciudad de Puebla, en donde un activista social y además secretario de Movilidad del municipio de Puebla, perdió la vida en un trágico accidente ciclista. Él era Emmanuel Vara Centeno. Y hace dos días, también aquí, en la Ciudad de México, una usuaria del sistema de Ecobici también perdió la vida en un trágico accidente vial.

Ellos son parte de los datos preocupantes; que de enero a septiembre van 9 mil 583 fallecidos en hechos de tránsito. Son 35.4 personas diarias las que están falleciendo. Y si a esto le sumamos los 23 mil 178 lesionados, significa que tenemos 121 mil víctimas diarias en accidentes de tránsito, lo que significa 32 mil 762 de enero a septiembre de este año.

Por eso, pronto, junto con la sociedad civil organizada y algunos compañeros diputados, estaremos presentando una propuesta para la Ley de Seguridad Vial.

La movilidad fue definida por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos como derecho humano, es decir el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad aceptable, suficiente, accesible, que en condiciones de igualdad y sostenibilidad permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Por eso, hoy les quiero contar las historias de dos buenos amigos de mi ciudad, de Morelia. Una de ellas es la historia de Luis. Luis hace continuamente trámites en diferentes oficinas de gobierno, ya sean federales, estatales o municipales. Él, aproximadamente, tarda 45 minutos en llegar de su oficina hasta donde va a hacer el trámite, que generalmente es en el centro de las ciudades. Esto es parte del promedio que tienen los traslados en nuestro país, que es de 43.6 minutos, y en las zonas metropolitanas esto se agudiza a 57 minutos, casi una hora lo que tardamos en cada traslado.

A él le proponía yo que usara la bicicleta, que se fuera en ella para ir a hacer los trámites. Entonces él decidió, en esa ocasión, irse en la bicicleta. Y la primera sorpresa que se llevó es que en el traslado solamente tardó 15 minutos, pero al llegar a la primera oficina a hacer su trámite, resulta que el policía de la entrada le niega el acceso con la bicicleta y le dice: Estacionala allá, afuera. Luis dejó la bicicleta encargada con el policía, pasó, hizo su trámite y no tuvo mayor problema, fue muy ágil.

De la misma manera agarró su bicicleta, se fue a la segunda dependencia donde tenía que hacer el trámite y ahí se encuentra con el problema de que no había guardia en la entrada. Decide dejar la bicicleta, le apuesta a que no va a pasar nada. Hace su trámite y, cuando sale, la bicicleta ya no estaba, se la habían llevado.

Y esto es algo común lo que nos atravesamos todos los que somos usuarios de bicicleta. Él es uno de los cientos de miles de usuarios que a diario van a las oficinas de gobierno a realizar algún trámite o a recibir algún servicio.

Y ahora les quiero contar la historia de Vero. Vero no es usuaria, ella es trabajadora del gobierno del estado. Ella tradicionalmente tarda 30 minutos para llegar hasta la oficina donde trabaja. Y de la misma manera decide un día subirse a la bicicleta, tarda solamente 10 minutos en llegar, y además con eso ella descubre que si se va en bicicleta se va a ahorrar el 10 por ciento de lo que gana al mes porque es lo que gasta para pagar una pensión.

Y ella es una de las cerca de cinco millones de trabajadoras que tiene el gobierno. Por eso, el día de hoy propongo que se adicione un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para que las autoridades de los tres órdenes de gobierno instrumenten mobiliario urbano para el estacionamiento de bicicletas en los edificios que ocupan.

Miren, para ejemplificar, si el Ejecutivo federal implementa ciclopuertos en sus dependencias, estaríamos dando, de forma inmediata, espacio para 1 millón 567 mil empleados que tiene el gobierno federal. Si lo implementan los gobiernos del estado, lo estaríamos haciendo para los 2.3 millones de servidores públicos estatales, y si lo logramos hacer también a que se haga en las alcaldías y en los municipios, estaríamos hablando de un millón más de trabajadores que tienen los municipios. Así es que, de forma inmediata, estaríamos dando el espacio para que cinco millones de trabajadores tengan dónde dejar su bicicleta, y esto sumado a los cientos de miles de usuarios que se tienen en las oficinas diariamente.

Las acciones de movilidad son necesarias, son loables, con esto lograríamos bajar la contaminación, estaríamos ayudando a mejorar la salud de los usuarios de las mismas.

Y nada más para decirles rápido: el espacio que ocupa un coche, si quitamos ese espacio y ponemos un ciclopuerto, estaríamos dando lugar para que 12 bicicletas se pudieran estar estacionando. Y además es un mobiliario que, comparado con el presupuesto ejercido en las oficinas, la realidad es que es bastante bajo.

Así es que, de una manera muy sencilla, estaríamos dando oportunidad para tener una mejor movilidad...

El presidente diputado Marco Antonio Adame Castillo: Concluya, diputado.

El diputado Adolfo Torres Ramírez: Muchas gracias.

«Iniciativa que reforma el artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, suscrita por el diputado Adolfo Torres Ramírez e integrantes del Grupo Parlamentario del PAN

El suscrito, diputado Adolfo Torres Ramírez, y las diputadas y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXIV Legislatura en la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3 fracción IX, 6 numeral 1, fracción I, 62 numeral 2 y 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, conforme a lo siguiente:

Exposición de Motivos

Todos coincidimos, que el tema de la movilidad ocupa la agenda nacional e internacional y tiene como objetivo que países con ciudades, con características de movilidad como la nuestra (Ciudad de México), transiten al uso de sistemas de transporte más seguros, más ecológicos, más eficientes y más accesibles.

Los estudios y estimaciones que realizó las Naciones Unidas, señalan que para 2030 la población mundial superará los 8500 millones de personas, y evidentemente las necesidades de movilidad no solo se incrementarán, pueden colapsarse si no se implementan acciones integrales y eficaces.

Nadie puede negar que implementar acciones de movilidad urbana es absolutamente necesario y loable, su ejecución deriva en beneficios para los ciudadanos, con ella se logran ciudades más limpias, con menos contaminación, desplazamientos más sencillos y económicos, se mejora la salud, en general, se logra un bienestar económico y social y un tránsito más fluido en las ciudades.

Ahora bien, en nuestro caso en particular, el tema se hace apremiante cuando la Ciudad de México ha sido catalogada a nivel mundial como una de las ciudades con mayor tráfico: Ciudad de México (59 por ciento de tiempo extra en cada viaje); Bangkok, Tailandia (57 por ciento); Estambul, Turquía (50 por ciento); Río de Janeiro, Brasil (47 por ciento) y Moscú, Rusia (44 por ciento) como las más saturadas, según el estudio Tomtom Traffic Index en 2016.

Los mexicanos invertimos demasiado tiempo en trasladarnos, la media nacional de tiempo de traslado es de 43.6 minutos. La cifra es mayor en zonas metropolitanas (57.1) y Centro (48.1) del país que en el Norte (43.6) o en el Sur (25.7). Esta tendencia es parecida respecto de las zonas urbanas (44.5) que la rural (37.6), de acuerdo con la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.

Y es de entenderse, si en la Ciudad de México la calidad, saturación y fragmentación del transporte público ha impulsado el aumento del uso del automóvil.

Este uso excesivo trae aparejado consecuencias negativas para la sociedad, tales como, muertes por hechos de tránsito, contaminación del aire (con muertes y enfermedades relacionadas a la misma), generación de gases de efecto invernadero (GEI), congestión vial, contaminación auditiva, pérdida de productividad, fragmentación social, etcétera.

Respecto a las muertes por hechos de tránsito las cifras son preocupantes, el año pasado de enero a noviembre, falleció un promedio de 32 personas diariamente por este tipo de accidentes. Estas cifras se han incrementado, cada año, pues las víctimas mortales por estos hechos en 2015 registraban un promedio de 30.3 casos diarios, en 2016 de 31.8 y en 2017 llegó a 32.6 casos, de acuerdo con datos del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP), dados a conocer a mediados de diciembre del año pasado.

Por lo que respecta a 2018 de enero a septiembre fallecieron 9 mil 583 personas, un promedio diario de 35.4 víctimas, destaco además que el número de víctimas por lesiones asciende a 23 mil 178 lo que hace un total de 32 mil 762 víctimas a nivel nacional por hechos de tránsito, es decir, en promedio 121 víctimas diariamente.

En la Ciudad de México, hay 4 millones de vehículos en circulación y un total de 22 millones de traslados ocurren cada día, lo que equivale a más de un traslado por persona por día. Con pocos vehículos de pasajeros, la congestión es creada principalmente por autos con un solo ocupante, según datos de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA).

Los efectos negativos del uso del automóvil incrementarán en medida que se privilegie este medio de transporte, y lamentablemente la realidad nos muestra que la tendencia en su uso es alarmante, si observamos que de 6.5 millones de vehículos que se tenían registrados en 1990 para 2010 aumentó a 20.8 millones de vehículos, según datos proporcionados por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y la organización Movilidad Urbana Sustentable.

Otro de los impactos negativos, en el ámbito económico, lo ha documentado el Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco) al afirmar que el aumento de las horas-persona ocasiona pérdidas económicas, si en México se lograra reducir los tiempos de traslados en una media de 38 minutos (como acontece en Nueva York) los capitalinos (y las empresas) podrían generar entre 11 mil 500 y 33 mil millones de pesos extra por año".

Ante esta realidad, la movilidad en nuestro país ha adquirido tal relevancia que instancias como la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México en 2012 decidió pronunciarse sobre este tema, asignándole la jerarquía de derecho humano, definiéndolo como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de

un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Los factores que años atrás impulsaron el uso del automóvil particular han evolucionado, y las prioridades de los ciudadanos han cambiado. La tendencia se hace ineludiblemente a la inversa, propiciando la disminución en el uso del vehículo particular, creando alternativas más eficientes y sustentables como un transporte público de calidad y la movilidad no motorizada.

En este contexto, que amerita la atención de todos los actores es oportuno cuestionarnos ¿cómo queremos que sea nuestra ciudad en los próximos veinte años? Responder a esta pregunta con base en la problemática actual de las ciudades mexicanas y los beneficios que ofrece el uso de la bicicleta permite dar sentido a la creación de la infraestructura urbana que propicie el uso de la bicicleta.

Enfatizo que el uso de en este transporte no motorizado representa una solución integral a la situación de nuestro país, sobra decir, que además el uso de la bicicleta, genera grandes beneficios de salud, económicos, de espacio, medio ambientales, por citar algunos.

Por lo que, resulta inaplazable adecuar el entorno urbano para su debida integración con el sistema de transporte público, tanto con la creación de carriles de rodamiento como con espacios para resguardo o estacionamiento, si logramos esto se contrarrestaría los principales inhibidores en el uso de la bicicleta: la inseguridad vial y la falta de espacios donde resguardarlas.

De estos dos factores, si bien se han reportado avances en la creación de la red de ciclovías, en cuanto a la adecuación de lugares de resguardo o estacionamiento, también denominados ciclopuertos, la infraestructura es escasa convirtiéndose en un problema para quienes tienen la posibilidad de realizar un trayecto en bicicleta, pues al llegar a su destino, no existe un espacio en el cual se pueda depositar o estacionar la bicicleta de manera segura, lo que a su vez inhibe su uso.

En este sentido, los espacios de depósito de bicicletas, colocados estratégicamente en relación con el transporte público, como puede ser en las estaciones de camión y metro, contribuyen a la integración de ambos sistemas de transporte.

Si fusionamos ambos elementos urbanos, estos dan servicio a todo aquel que se transporta en bicicleta y que además de promover nuevos viajes en ésta; reivindica y dignifica su uso ofreciendo espacios exclusivos y ordenados en la ciudad.

Reflexionemos, si continuamos construyendo más calles, avenidas y ejes viales, más automotores veremos; y si generamos ciclovías y ciclopuertos más bicicletas veremos.

Los ciclopuertos son una estructura ciclística básica, sencilla y económica de implementar, su existencia atrae clientes y visitantes regulares a la zona donde se instala, generando derrama económica, recordemos el peatón tiende a comprar, el automovilista no.

Los ciclopuertos en comparación con los automóviles ofrecen mayores beneficios, en un espacio estándar de 6 metros que ocupa un vehículo chico donde solo llega de 1 a 4 personas, si se instala un ciclopuerto este puede alojar por lo menos a 12 personas en bici.

Lo ideal sería que la infraestructura urbana privilegiara la existencia de ciclopuertos, pero la realidad no es así, es por ello que, el gobierno debe de contribuir a generar este tipo de espacios beneficiando la movilidad de las ciudades, instalando ciclopuertos en la sede donde se ubican las diversas instituciones públicas.

Es una realidad conocida por todos, que las zonas donde se ubican estas dependencias públicas, son espacios concurridos y no cuentan con estacionamientos, pese a que reciben a cientos de personas entre empleados y ciudadanos, una forma de solucionar la congestión en la zona, mejorar la economía y fomentar el uso de bicicleta, es la implementación de ciclopuertos.

Para ejemplificar, si el ejecutivo federal implementara ciclopuertos en sus dependencias otorgaría de forma inmediata a 1, millón 567 quinientos sesenta y siete mil empleados federales, la posibilidad de llegar a su trabajo en bicicleta. A nivel estatal los gobiernos locales favorecerían a las 2.3 millones de servidores públicos estatales y a nivel municipal y alcaldías se beneficiaría a 1, millón 32 treinta y dos mil, 745 setecientas cuarenta y cinco personas.

Hoy, el tema de la movilidad requiere múltiples acciones, necesitamos avanzar con acciones que día a día nos acerquen al objetivo final e integral que requiere nuestro país. Necesitamos soluciones prácticas a las necesidades de movilidad, es por ello, que esta iniciativa tiene por objeto que las autoridades de los tres niveles de gobierno, federal, estatal y municipal implementen en la sede de sus dependencias la infraestructura urbana de resguardo o estacionamiento de bicicletas (ciclopuertos).

Toda vez que, en materia de movilidad la competencia concurrente para las autoridades de los tres órdenes de gobierno se encuentra prevista en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, es en este ordenamiento donde se propone establecer de forma específica acciones que contribuyan a la movilidad concretamente en la implementación de equipamiento urbano denominado ciclovías.

Por lo expuesto someto a consideración del pleno de esta asamblea el siguiente proyecto de

Decreto que adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial:

Único. Se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Artículo 74. ...

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno instrumentarán mobiliario urbano para el estacionamiento de bicicletas en los edificios que ocupan.

...

...

I. a la V. ...

...

Transitorios

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

Segundo. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno cumplirán con este decreto en un plazo no mayor a 180 días naturales a su entrada en vigor.

Notas

1 Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, Movilidad Inteligente,

<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Inteligente-CDMX.pdf>

2 Registro, Clasificación y Reporte de Delitos y las Víctimas CNSP/38/15, Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, octubre 2018.

3 Gabriel Tarriba y Gabriela Alarcón. Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles. Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). Enero de 2012. Disponible en:

http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf

4 Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. México, 2013. pp. 34. Disponible en:

<http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdfQ>

5 Inegi, Censo Nacional de Gobierno 2017.

<http://www.beta.inegi.org.mx/programas/cnijf/2013/>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 20 de noviembre de 2018.— Diputados y diputadas: **Adolfo Torres Ramírez**, Absalón García Ochoa, Adolfo Torres Ramírez, Adriana Dávila Fernández, Ana Paola López Birlain, Armando Tejeda Cid, Arturo Roberto Hernández Tapia, Carlos Alberto Valenzuela González, Carlos Humberto Castaños Valenzuela, Cecilia Anunciación Patrón Laviada, Dulce Alejandra García Morlan, Ernesto Alfonso Robledo Leal, Ernesto Ruffo Appel, Evaristo Lenin Pérez Rivera, Felipe Fernando Macías Olvera, Guadalupe Romo Romo, Hernán Salinas Wolberg, Isabel Margarita Guerra Villarreal, Iván Arturo Rodríguez Rivera, Jacqueline Martínez Juárez, Javier Ariel Hidalgo Ponce, Jesús Guzmán Avilés, Jorge Arturo Espadas Galván, Jorge Luis Preciado Rodríguez, Jorge Romero Herrera, José del Carmen Gómez Quej, José Elías Lixa Abimerhi, José Isabel Trejo Reyes, José Martín López Cisneros, José Rigoberto Mares Aguilar, José Salvador Rosas Quintanilla, Josefina Salazar Báez, Juan Carlos Romero Hicks, Justino Eugenio Arriaga Rojas, Karen Michel González Márquez, Laura Angélica Rojas Hernández, Lilia Villafuerte Zamora, Lizbeth Mata Lozano, Luis Alberto Mendoza Acevedo, Madeleine Bonnafoux Alcaraz, Marcelino Rivera Hernández, Marco Antonio Adame Castillo, Marcos Aguilar Vega, María de los Ángeles Ayala Díaz, María de los Angeles Gutiérrez Valdez, María del Pilar Ortega Martínez, María del Rosario Guzmán Avilés, María Eugenia Leticia Espinosa Rivas, María Liduvina Sandoval Mendoza, María Marcela Torres Peimbert, Mario Mata Carrasco, Martha Elisa González Estrada, Martha Estela Romo Cuéllar, Miguel Alonso Riggs Baeza, Nohemí Alemán Hernández, Oscar Daniel Martínez Terrazas, Patricia Terrazas Baca, Raúl Gracia Guzmán, Ricardo Flores Suárez, Ricardo García Escalante, Ricardo Villarreal García, Sarai Núñez Cerón, Sergio Fernando Ascencio Barba, Silvia Guadalupe Garza Galván, Sonia Rocha Acosta, Sylvia Violeta Garfías Cedillo, Verónica María Sobrado Rodríguez, Víctor Gabriel Varela López, Víctor Manuel Pérez Díaz, Xavier Azuara Zúñiga (rúbricas).»

El presidente diputado Marco Antonio Adame Castillo: Gracias, diputado. Túrnese a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, para dictamen, y a la Comisión de Medio Ambiente, para opinión.

LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS
HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL
Y DESARROLLO URBANO

La secretaria diputada Mónica Bautista Rodríguez:
Dictamen de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, con proyecto

de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Honorable Pleno de la Cámara de Diputados:

La Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad; de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II; 72 y 73, fracción XXXI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39; 40; 45 y demás relativos aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 80; 81; 82; 85; 135; 157; 176; 177; 182; 183; 187; 188; 190 y demás relativos aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, formula el presente:

*Declaración de Publicidad.
Abril 23 del 2019.*

DICTAMEN

I. METODOLOGÍA

La comisión encargada del análisis y dictamen de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, elabora el presente dictamen, de conformidad al procedimiento que a continuación se detalla:

- a) En el rubro denominado **Antecedentes**, se da cuenta del trámite legislativo dado a la iniciativa materia del presente dictamen, del recibo y cuyo turno recayó en ésta Comisión.
- b) En cuanto al apartado **Contenido de la Iniciativa**, se exponen los motivos y alcances de las propuestas objeto de estudio, y se hace una síntesis de los temas que la integran.



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

- c) Asimismo, en cuanto a las **Consideraciones**, los integrantes de la Comisión encargada de dictaminar la iniciativa turnada; expresan los argumentos y razonamientos que sustentan el sentido del presente dictamen.
- d) Finalmente, se presenta el **Proyecto de Decreto**, en el que la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad emite su decisión respecto a la iniciativa presentada, turnada y analizada.

II. ANTECEDENTES

1. En fecha 22 de noviembre de 2018 el Diputado Adolfo Torres Ramírez, Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en sesión del Pleno de la Cámara de Diputados presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En la misma fecha, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, dictó su trámite y turno, para su respectiva dictaminación a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, de la LXIV Legislatura.

2. En fecha 23 de noviembre de 2018, se recibió turno en ésta Comisión mediante oficio no. **D.G.P.L. 64-II-7-181** y radicado en el expediente legislativo **1195** signado por la Diputada Lilia Villafuerte Zavala, en su calidad de Secretaria de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados.



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

1. La iniciativa presentada por el Diputado Adolfo torres Ramírez, pretende adicionar un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
2. Con la iniciativa presentada, lo que se busca es la instalación de espacios de depósito de bicicletas (ciclopuertos) de parte del gobierno, a través de sus diversas dependencias e instituciones públicas en la sede que ocupan físicamente sus oficinas, lo cual, busca contribuir a generar este tipo de espacios beneficiando la movilidad de las ciudades.
3. El diputado proponente señala que el implementar acciones de movilidad urbana es absolutamente necesario y favorable, su ejecución deriva en beneficios para los ciudadanos, obteniendo así ciudades más limpias, con menos contaminación, desplazamientos más sencillos y económicos, mejorando la salud, en general, se logra un bienestar económico y social y un tránsito más fluido en las ciudades.
4. Por tales motivos, el objetivo central consiste en dotar de espacios para resguardo o estacionamiento en las sedes de las diferentes instituciones públicas de los tres niveles de gobierno, ya que de lograr esto, se contrarrestaría de manera paulatina los principales inhibidores en el uso de la bicicleta como son la inseguridad vial y la falta de espacios donde resguardarlas. Asimismo, además de fomentar el uso de la bicicleta, de manera escalonada se estarían generando grandes beneficios de salud, económicos, de espacio, medio ambientales, entre otros.



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

IV. CONSIDERACIONES DE LA DICTAMINADORA

PRIMERA. En fecha 11 de octubre de 2018, se llevó a cabo la Reunión de instalación de la Comisión Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, por lo que se encuentra plenamente facultada y en condicione de dictaminar en la materia que corresponde.

SEGUNDA. La Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, en su calidad de Comisión dictaminadora, realizó el estudio y análisis de los planteamientos expuestos en la iniciativa con proyecto de decreto, con la finalidad de valorar su contenido, viabilidad, su oportunidad legislativa, deliberar y en consecuencia, integrar el presente dictamen. Es por ello, que ésta comisión es competente para emitir el presente Dictamen, de conformidad con los artículos 39; 40; 45 y demás relativos aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 80; 81; 82; 85; 135; 157; 176; 177; 182; 183; 187; 188; 190 y demás relativos aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados.

TERCERA. Actualmente la movilidad ocupa la agenda nacional e internacional y tiene como objetivo que países con ciudades, con características de movilidad como la nuestra (Ciudad de México), transiten al uso de sistemas de transporte más seguros, más ecológicos, más eficientes y más accesibles.

Según datos de las Naciones Unidas, para 2030 la población mundial superará los 8,500 millones de personas, y evidentemente las necesidades de movilidad no solo se incrementarán, pueden colapsar si no se implementan acciones integrales y eficaces.



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Para lograr entender la problemática, la Ciudad de México ha sido catalogada a nivel mundial como una de las ciudades con mayor tráfico: Ciudad de México (59 por ciento de tiempo extra en cada viaje); Bangkok, Tailandia (57 por ciento); Estambul, Turquía (50 por ciento); Río de Janeiro, Brasil (47 por ciento) y Moscú, Rusia (44 por ciento) como las más saturadas, según el estudio Tomtom Traffic Index en 2016.

En cuanto los traslados, una persona en México invierte gran parte del día para llegar de un punto a otro, la media nacional de tiempo de traslado es de 43.6 minutos. La cifra es mayor en zonas metropolitanas (57.1) y Centro (48.1) del país que en el Norte (43.6) o en el Sur (25.7). Esta tendencia es parecida respecto de las zonas urbanas (44.5) que la rural (37.6), de acuerdo con la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

En éste orden de ideas, esta dictaminadora considera pertinente fomentar e implementar acciones que vayan encaminadas al fortalecimiento de fuentes de movilidad alternativas; de tal manera que la iniciativa, objeto de estudio, cumple con las principales particularidades que buscan atender a una problemática social, sin que estas contravengan factores de constitucionalidad normativa y en cuyo caso, suma a la implementación de las Políticas de Gobierno encaminadas al rubro.

CUARTA. Por otro lado, cabe señalar que los factores que años atrás impulsaron el uso del automóvil han evolucionado, y las prioridades de los ciudadanos han cambiado. La tendencia se hace ineludiblemente a la inversa, propiciando la disminución en el uso del vehículo particular, creando alternativas más eficientes y sustentables como un transporte público de calidad y la movilidad no motorizada.



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Sólo en la Ciudad de México, hay 4 millones de vehículos en circulación y un total de 22 millones de traslados ocurren cada día, lo que equivale a más de un traslado por persona al día. Con pocos vehículos de pasajeros de transporte público, la congestión es creada principalmente por autos particulares con un solo ocupante, según datos de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA).

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y la organización Movilidad Urbana Sustentable, señalan que de 6.5 millones de vehículos que se tenían registrados en 1990 para 2010 aumentó a 20.8 millones de vehículos; en este mismo sentido, en cuanto al ámbito económico, el Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco) ha documentado que el aumento de las horas-persona en tiempos de traslados ocasiona pérdidas económicas, si en México se lograran reducir en una media de 38 minutos (como acontece en Nueva York) los capitalinos (y las empresas) podrían generar entre 11 mil 500 y 33 mil millones de pesos extra por año.

QUINTA. Ahora bien, esta dictaminadora en términos de la opinión emitida por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, de la Cámara de Diputados, considera que la redacción como se propone en el texto de la iniciativa, en cuanto a la **instrumentación de los ciclopuertos** en la infraestructura federal, estatal y municipal tendría un impacto presupuestario; cabe señalar que para efectos del análisis y estudio de la iniciativa, se atiende únicamente a las esferas de competencia del Centro de Estudios, con la metodología que a continuación se señala:

La adecuación de la infraestructura para instalar ciclopuertos en las dependencias federales se estimará de la siguiente manera:

Datos y Supuestos



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

1. *Espacios federales en donde se instalarán los ciclopuertos.*

Del Inventario del patrimonio inmobiliario federal y paraestatal, publicado por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDABIN), al 4 de junio de 2018 se eligieron las edificaciones, descartando terrenos, de uso mixto y no declarados; y ascendieron a **12 mil 045 edificaciones federales**. Éste será el universo para estimar el costo de la Iniciativa, ya que en *los* impactos presupuestales no se incorporan los costos para los gobiernos locales.

2. *Costo de la infraestructura.*

Para calcular el costo de los ciclopuertos se recurrió a la referencia de la experiencia de la Ciudad de Guadalajara, que reportó en 2010 un costo de 2,500 pesos por el suministro e instalación del ciclopuerto. Al actualizar la cifra a precios de 2019 se obtienen **2,920 pesos**.

3. *Ciclopuertos por inmueble.*

Cada inmueble tiene un tamaño diferente, por lo que se supondrá que se instalarán, en promedio, 25 ciclopuertos por edificación. En el espacio que ocupa un auto se pueden estacionar hasta diez bicicletas, la instalación de 25 ciclopuertos ocuparía el espacio de tres autos y permitiría el aparcamiento de hasta 50 bicicletas.

En síntesis, el impacto presupuestario estimado de la implementación de la propuesta de la iniciativa ascendería a **879.3 millones de pesos** por concepto de compra e instalación de los ciclopuertos en los **12 mil 045** inmuebles recintos federales.



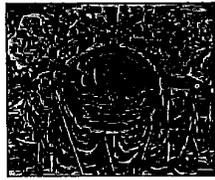
DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Ahora bien, este impacto podría reducirse en la práctica de manera importante, porque varias dependencias federales ya cuentan con espacios apropiados para resguardar las bicicletas, en cumplimiento a la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico en materia de Estacionamientos, publicado en julio de 2017 en la Ciudad de México; además de tomar en consideración la propia disponibilidad presupuestaria con que cuente cada dependencia.

SEXTA. Esta Comisión dictaminadora razona lo expuesto por el Diputado Proponente, ya que el tema de movilidad amerita la atención de todos los actores, toda vez que, con base a la problemática actual de las ciudades mexicanas y los beneficios que ofrece el uso de la bicicleta, se permite dar sentido a la creación de la infraestructura urbana que propicie el uso de la bicicleta; ya que el uso de este transporte no motorizado representa una solución integral a la situación de nuestro país.

Por ello, la movilidad en nuestro país ha adquirido tal relevancia que instancias como la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México en 2012 decidió pronunciarse sobre este tema, asignándole la jerarquía de derecho humano, definiéndolo como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo

Sin embargo, es importante señalar que si bien es cierto se busca la instalación de ciclopuertos, a consideración de esta dictaminadora resulta importante no dejar en el olvido a otros medios de transporte catalogados como alternativos y que muy bien se complementan con otros factores de beneficio, como salud, medio ambiente, movilidad sustentable, entre otros.



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LX V LEGISLATURA

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

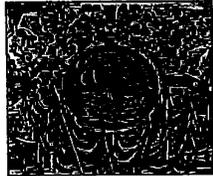
SÉPTIMA. Finalmente, y en el ánimo de contribuir al espíritu de la iniciativa de fortalecer el uso de medios de transporte alternativos, como lo es la bicicleta, para mayor claridad a continuación, se detalla en un cuadro comparativo las modificaciones sugeridas por ésta dictaminadora al texto propuesto en la iniciativa y el texto vigente a ser reformado mediante adición, que se estiman procedentes:

LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO		
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO POR LA DICTAMINADORA
<p>TÍTULO OCTAVO INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE CONTROL</p> <p>Capítulo Único Regulación del Espacio Público</p> <p>Artículo 74. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para todo tipo de usos y para la Movilidad, es principio de esta Ley y una alta prioridad para los diferentes órdenes de gobierno, por lo que en los procesos de planeación urbana, programación de inversiones públicas, aprovechamiento y utilización de áreas, polígonos y predios baldíos, públicos o privados, dentro de los Centros de Población, se deberá privilegiar el diseño, adecuación, mantenimiento y protección de espacios públicos, teniendo en cuenta siempre la evolución de la ciudad.</p>	<p>TÍTULO OCTAVO INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE CONTROL</p> <p>Capítulo Único Regulación del Espacio Público</p> <p>Artículo 74. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para todo tipo de usos y para la Movilidad, es principio de esta Ley y una alta prioridad para los diferentes órdenes de gobierno, por lo que en los procesos de planeación urbana, programación de inversiones públicas, aprovechamiento y utilización de áreas, polígonos y predios baldíos, públicos o privados, dentro de los Centros de Población, se deberá privilegiar el diseño, adecuación, mantenimiento y protección de espacios públicos, teniendo en cuenta siempre la evolución de la ciudad.</p> <p>Las autoridades de los tres órdenes de gobierno instrumentarán mobiliario</p>	<p>TÍTULO OCTAVO INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE CONTROL</p> <p>Capítulo Único Regulación del Espacio Público</p> <p>Artículo 74. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para todo tipo de usos y para la Movilidad, es principio de esta Ley y una alta prioridad para los diferentes órdenes de gobierno, por lo que en los procesos de planeación urbana, programación de inversiones públicas, aprovechamiento y utilización de áreas, polígonos y predios baldíos, públicos o privados, dentro de los Centros de Población, se deberá privilegiar el diseño, adecuación, mantenimiento y protección de espacios públicos, teniendo en cuenta siempre la evolución de la ciudad.</p> <p>Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación</p>



DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

<p>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.</p> <p>...</p> <p>I. a V. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>urbano para el estacionamiento de bicicletas en los edificios que ocupan.</p> <p>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.</p> <p>...</p> <p>I. a V. ...</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno cumplirán con este decreto en un plazo no mayor a 180 días naturales a su entrada en vigor.</p>	<p>de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.</p> <p>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.</p> <p>...</p> <p>I. a V. ...</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. Las acciones que realicen las dependencias y entidades de la Administración Pública para dar cumplimiento al presente Decreto se sujetarán a los programas</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

		presupuestarios en la materia y se cubrirán con los recursos que apruebe la Cámara de Diputados en el presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate.
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Por lo anteriormente expuesto, los integrantes de las Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, en la LXIV Legislatura, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

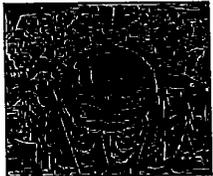
ARTÍCULO ÚNICO.- se **adiciona** un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 74. ...

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.

...

...



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

**DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE LA COMISIÓN DE
DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO
TERRITORIAL Y MOVILIDAD, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO
PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS
HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO**

I. a V. ...

...

Transitorios

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

Segundo. Las acciones que realicen las dependencias y entidades de la Administración Pública para dar cumplimiento al presente Decreto se sujetarán a los programas presupuestarios en la materia y se cubrirán con los recursos que apruebe la Cámara de Diputados en el presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate.

Palacio Legislativo de San Lázaro, en la Ciudad de México,
a los dos días del mes de abril de dos mil diecinueve.

29-04-2019

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 458 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates 23 de abril de 2019.

Discusión y votación 29 de abril de 2019.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Diario de los Debates

Ciudad de México, lunes 29 de abril de 2019

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

La secretaria diputada Karla Yuritzi Almazán Burgos: Dictamen de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Tiene la palabra el diputado Adolfo Torres Ramírez.

El diputado Adolfo Torres Ramírez: Muy buenas noches. Quiero agradecer a todos los que apoyaron en la construcción e impulso de esta iniciativa, en especial a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, así como a las organizaciones de la sociedad civil por su unidad, confianza y solidaridad, lo cual refleja el consenso alcanzado respecto al importante tema de movilidad sustentable. El día de hoy tengo gran entusiasmo por la aprobación del presente dictamen.

Tengo claro que nuestro país necesita que trabajamos por las cosas urgentes, pero al mismo tiempo, también, debemos dar nuestro mayor esfuerzo por el futuro de nuestro planeta. No podemos esperar para realizar acciones a favor de nuestro medio ambiente.

México es cada vez más urbano, tres cuartas partes de la población viven en alguna ciudad o zona metropolitana, lo cual se ve reflejado en el crecimiento desmedido del uso del auto. En 1990 nuestro país tenía 6.5 millones de vehículos, para el 2018 contamos con más de 30 millones.

Uno de los factores que potencializan el aumento del uso de los automóviles es que resultan sinónimos de estatus económico, así como un bien aspiracional de quienes los adquieren.

Y a esto también hay que sumarle la incapacidad de repartir el gasto público de forma eficiente, ya que el mayor porcentaje se encuentra dirigido a los automóviles, cerca del 70 por ciento, mientras que solo el 22 por ciento de los mexicanos cuentan con vehículo, aunado a que el resto de los mexicanos deben enfrentarse a servicios de transporte público deficientes y a la escasa infraestructura para el uso de la bicicleta.

Miren, los traslados no suelen rebasar los cinco kilómetros de distancia, mismos que en promedio en un vehículo nos llevarían 46 minutos. En cambio, en la bicicleta esa misma distancia nos llevaría más o menos 25 minutos recorrerlos.

De ahí que necesitemos apostar más por modos de transporte sustentables para lograr ciudades más limpias, desplazamientos más sencillos, económicos que beneficien nuestra salud y que contribuyan al bienestar social.

Necesitamos apostar por el uso de transporte de propulsión humana, así como adecuar el entorno urbano para promover su uso y debida integración con el sistema de transporte público, tanto con la creación de carriles exclusivos, así como un espacio para su resguardo o estacionamiento.

Si logramos lo anterior, disminuiríamos los principales inhibidores del uso de la bicicleta, que son la inseguridad vial y la falta de espacios para resguardarlas.

Los ciclopuestos son una estructura urbana básica que en comparación con los estacionamientos de automóviles ofrecen mayores beneficios, ya que el mismo espacio puede alojar, por lo menos 12 bicicletas.

Quienes tenemos la posibilidad de realizar un trayecto en bicicleta, al llegar a nuestro destino generalmente nos encontramos con que no existe un espacio donde podamos resguardarla, por eso la urgencia de hacerlo.

En la Ciudad de México, en los últimos años se han agudizado los robos de bicicleta, las principales causas es la falta de lugares para estacionarlos. Los datos de la Procuraduría local indican que este delito ha tenido un crecimiento del 75 por ciento en los casos denunciados.

Asimismo, el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de esta Cámara, dice que el 59.2 por ciento de la población considera que es viable el uso de la bicicleta como medio de transporte, pero coinciden en la falta de infraestructura para poder hacerlo.

Se ha tenido avances, ya que el uso de la bicicleta ha tenido un crecimiento del 124 por ciento, siendo las mujeres las más beneficiadas, puesto que han encontrado un medio de transporte alternativo, donde se sienten más seguras que en el transporte público.

Necesitamos soluciones prácticas a las necesidades de movilidad. Es por ello que les pido su voto a favor de este dictamen que tiene por objeto establecer en la Ley General de Asentamientos Humanos, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, que las autoridades de los tres niveles de gobierno: federal, estatal y municipal, implementen en la sede de sus dependencias infraestructura de resguardo o estacionamiento para medios de transporte y de propulsión humana.

Con la aprobación de la presente iniciativa, alrededor de 12 mil inmuebles gubernamentales contarán con estacionamientos para medios de transporte de propulsión humana, lo cual beneficiará a cerca de cinco millones de empleados federales, estatales y municipales. Esto sin considerar los miles de ciudadanos que a diario acuden a dichas oficinas.

A nombre de millones de mexicanos, les agradezco su voto a favor de la presente iniciativa, ya que con acciones como esta estamos construyendo un México más limpio y con mayor movilidad. Muchas gracias.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Muchas gracias, diputado Torres Ramírez. Consulte la Secretaría, en votación económica, si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular.

El secretario diputado Héctor René Cruz Aparicio: Por instrucciones de la Presidencia, en votación económica se consulta a la asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo. Mayoría por la afirmativa, presidenta.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Suficientemente discutido en lo general y en lo particular.

Abra la Secretaría el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular, en un solo acto.

El secretario diputado Héctor René Cruz Aparicio: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico por cinco minutos para proceder a la votación en lo general y en lo particular en un solo acto.

(Votación)

¿Falta algún diputado o diputada por emitir su voto? Adelante diputada.

La diputada Cynthia Iliana López Castro (desde la curul): A favor.

El secretario diputado Héctor René Cruz Aparicio: Sigue abierto el sistema electrónico. Diputada Mejía Cruz María Esther, de viva voz, por favor.

La diputada María Esther Mejía Cruz (desde la curul): A favor.

El secretario diputado Héctor René Cruz Aparicio: ¿Algún diputado o diputada que falte por emitir su voto? Cíérrese el sistema de votación electrónico. Presidenta, se emitieron 458 votos en pro, 0 en contra, 0 abstenciones.

La presidenta diputada Dulce María Sauri Riancho: Aprobado en lo general y en lo particular por 458 votos, el proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. **Pasa al Senado de la República, para sus efectos constitucionales.**

CÁMARA DE DIPUTADOS

La Secretaria Senadora Minerva Citlalli Hernández Mora: Se recibió de la Cámara de Diputados un oficio con el que remite minuta proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

"2019, AÑO DEL CAUDILLO DEL SUR, EMILIANO ZAPATA"
"LXIV LEGISLATURA DE LA PARIDAD DE GÉNERO"

MESA DIRECTIVA
LXIV LEGISLATURA
OFICIO No.: D.G.P.L. 64-II-7-752
EXP. 1195

Secretarios de la
H. Cámara de Senadores,
Presentes.

Tenemos el honor de remitir a ustedes para sus efectos constitucionales, el expediente con la Minuta Proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, con número CD-LXIV-I-2P-048 aprobado en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión.

Ciudad de México, a 29 de abril de 2019.



Dip. Julieta Macías Rábago
Secretaria

RECIBIDO

2019 ABR 30 AM 11:19

CAMARA DE SENADORES
SECRETARIA GENERAL DE
SERVICIOS PARLAMENTARIOS

004462



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

M I N U T A
P R O Y E C T O
D E
D E C R E T O

POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Artículo Único.- Se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 74. ...

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.

...

...

I. a V. ...

...

Transitorios

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

Segundo. Las acciones que realicen las dependencias y entidades de la Administración Pública para dar cumplimiento al presente Decreto se sujetarán a los programas presupuestarios en la materia y se cubrirán con los recursos que apruebe la Cámara de Diputados en el Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate.

SALÓN DE SESIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN. Ciudad de México, a 29 de abril de 2019.



Dip. María de los Dolores Padierna Luna
Vicepresidenta

Dip. Julieta Macías Rábago
Secretaria

Se remite a la Cámara de Senadores
para sus efectos constitucionales la
Minuta CD-LXIV-I-2P-048
Ciudad de México, a 29 de abril de 2019.

Lic. Hugo Christian Rosas de León
Secretario de Servicios Parlamentarios

JJV/rgj

La Presidenta Senadora Mónica Fernández Balboa: Se turna a las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos.

Pasamos al siguiente asunto.

Tenemos la primera lectura de un dictamen de las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, que contiene proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

(Dictamen de primera lectura)



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

Honorable Asamblea:

A las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda, de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, de la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, les fue turnada para su estudio y dictamen la Minuta Proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Una vez recibida la misma por las Comisiones Unidas, sus integrantes se dedicaron a su estudio con la responsabilidad de considerar lo más detalladamente posible su contenido y analizar los fundamentos esenciales en que se apoya, para emitir el dictamen correspondiente conforme a las facultades que les confieren el artículo 72, inciso a) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los artículos 85, numeral 2, inciso a), 86, 89 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 113, numeral 2; 117, 135 numeral 1, fracción I; 177 numeral 1, 178 numerales 2 y 3, 182, 186, 187, 188, 190 y 191 numeral 1, del Reglamento del Senado de la República, al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA

- I. En el capítulo de "ANTECEDENTES" se da constancia del trámite del proceso legislativo y de la recepción del turno para la elaboración del dictamen de la Minuta referida.
- II. En el capítulo correspondiente a "CONTENIDO DE LA MINUTA" se sintetiza el alcance de la propuesta que se estudió.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

III. En el capítulo de "**CONSIDERACIONES**" las Comisiones Dictaminadoras realizan el análisis técnico y jurídico de la propuesta con el objeto de valorar su procedencia o realizar las modificaciones que para tal efecto resulten procedentes y mediante las cuales se sustenta la Minuta.

IV. Finalmente, en la sección relativa al "**TEXTO NORMATIVO**" y régimen transitorio, se plantea el texto normativo de la Minuta en análisis.

I. ANTECEDENTES

1.- En sesión celebrada por el Pleno de la Cámara de Diputados el día 22 de noviembre de 2018, el Diputado Adolfo Torres Ramírez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

2.- En esa misma fecha, la Mesa Directiva de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados turnó dicho documento a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, de referida soberanía, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

3.- En sesión celebrada por el Pleno de la Cámara de Diputados el día 23 de abril de 2019, la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, sometió a consideración del Pleno el Dictamen de primera lectura por el que adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

4.- En esa misma fecha, la Mesa Directiva de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados turnó dicho documento a la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, para su turno correspondiente.

5. En fecha 3 de septiembre de 2019, se recibió mediante oficio No. DGPL-1P2A.-173, la Minuta Proyecto de Decreto por el que adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la cual fue turnada para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente, a las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda, de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos.

II. CONTENIDO

La Minuta Proyecto de Decreto turnada para su estudio, dictamina a favor de adicionar un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Dicho documento legislativo plantea que implementar acciones de movilidad urbana es absolutamente necesario y favorable, su ejecución deriva en beneficios para los ciudadanos, obteniendo así ciudades más limpias, con menos contaminación, desplazamientos más sencillos y económicos, así como una mejora en la salud de las personas, en su bienestar económico y social, y un tránsito más fluido en las ciudades.

La referida Minuta elabora una estimación de impacto presupuestario para la implementación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y de otros vehículos impulsados por tracción humana de 879.3 millones de pesos por



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

concepto de compra e instalación de ciclopuertos en los 12,045 inmuebles recintos federales.

Por tales motivos, la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, de la Cámara de Diputados aprobó establecer que las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y de otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan, con el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

ARTÍCULO ÚNICO. Se **adiciona** un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 74. ...

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.

...

...

I. a V. ...

...



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

Por todo lo expuesto, la Comisión Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad, de la Colegisladora se manifiesta en el sentido de que las modificaciones propuestas a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano permitirá avanzar en el sentido correcto y con acciones prácticas a las necesidades de movilidad. El dictamen de la Comisión sobre la Iniciativa es en sentido positivo, sometiendo a consideración de la honorable asamblea de la H. Cámara de Diputados el proyecto, mismo que fue aprobado, y remitido para sus efectos constitucionales a esta cámara revisora, la cual previo estudio y análisis de las Comisiones Unidas, señalan las siguientes:

III. CONSIDERACIONES

PRIMERA. Estas Dictaminadoras se declaran competentes para emitir su dictamen correspondiente a la Minuta proyecto de decreto turnada para su conocimiento, de conformidad con el artículo 72, inciso a) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los artículos 85, numeral 2, inciso a), 86, 89 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 113, numeral 2; 117, 135 numeral 1, fracción I; 177 numeral 1, 178 numerales 2 y 3, 182, 186, 187, 188, 190 y 191 numeral 1, del Reglamento del Senado de la República.

SEGUNDA. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger al planeta y asegurar la prosperidad para todos sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

Consiste en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, con metas específicas, que constituyen una agenda integral y multisectorial, y ha sido incorporada a la agenda nacional de nuestro país.

El objetivo número 11 de referido documento consiste en lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Por su parte, la Ciudad de México ha sido catalogada a nivel mundial como una de las ciudades con mayor tráfico, con un 59 por ciento de tiempo extra en cada viaje, por encima de urbes como Bangkok, Tailandia, con 57 por ciento; o Río de Janeiro, Brasil, con 47 por ciento, según el estudio Tomtom Traffic Index 2016.

Asimismo, de conformidad con la "Encuesta de Movilidad y Transporte" elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, la media nacional de tiempo de traslado en México es de 43.6 minutos, siendo en las zonas metropolitanas de 57.1; en el centro del país de 48.1; en el norte de 43.6 y en el sur de 25.7; mientras que la media para las zonas urbanas consiste en 44.5 minutos, y en zonas rurales de 37.6.

En consecuencia, los integrantes de las Comisiones Unidas coinciden en que la Minuta turnada para su estudio reúne los elementos que contribuyen a resolver la problemática social y ambiental, de conformidad con la legislación y políticas nacionales, así como con los compromisos internacionales suscritos por el Estado Mexicano.

TERCERA. Estas Comisiones Unidas precisan señalar que los factores que años atrás impulsaron el uso de los automóviles han evolucionado, y las prioridades de los ciudadanos han cambiado. La tendencia actual se encamina a la disminución de los vehículos automotores particulares, creando alternativas más eficientes y sustentables como un transporte público de calidad y movilidad no motorizada.



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

En relación con lo anterior, la Organización de las Naciones Unidas, a través de ONU-HABITAT, ha expresado sobre nuestro país que:

“En algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas”.

Y también que:

“Paradójicamente, para atender la movilidad urbana, se han destinado cuantiosos recursos públicos a la construcción de infraestructura vial en beneficio del transporte en automóvil privado, que contrariamente, han agravado el problema hoy”.

Sólo en la Ciudad de México hay 4 millones de vehículos en circulación, de los cuáles pocos corresponden a transporte público, generando una congestión principalmente por automóviles particulares con un solo ocupante.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo y la Organización Movilidad Urbana Sustentable, señalan que de 6.5 millones de vehículos que se tenían registrados en 1990, se pasó a 20.8 millones en 2010. Lo anterior, además de las problemáticas en salud, sociales, ambientales y de circulación, ocasiona pérdidas económicas, en virtud de que si los tiempos de traslado en México se lograsen reducir a una media de 38 minutos, se podría generar una producción extra de entre 11 mil 500 y 33 mil millones de pesos anuales.

CUARTA. Estas Comisiones Legislativas, destacan la opinión del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Colegisladora, contenida en la Minuta turnada para su análisis, en la cual el impacto presupuestario estimado de la implementación de la propuesta de la iniciativa ascendería a 879 millones de pesos



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

por concepto de compra e instalación de los ciclopuestos en los 12,045 inmuebles recintos federales, los cuales podrían reducirse en la práctica de manera importante en virtud de que diversas dependencias ya cuentan con los espacios apropiados para resguardo de bicicletas, en cumplimiento a la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico en materia de Estacionamientos, publicado en el mes de julio del año 2017, además de tomar en consideración la propia disponibilidad presupuestaria con que cuente cada dependencia.

QUINTA. Los Senadores integrantes de estas Comisiones Dictaminadoras no omiten mencionar que en el año 2012 la Comisión Nacional de Derechos Humanos de la Ciudad de México elevó la movilidad a la categoría de derecho humano, definiéndola como:

“El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo”.

En relación con lo anterior, estas Comisiones Unidas no eluden la importancia que representan los medios de transporte alternativos que proporcionan beneficios a la salud, ambiente y movilidad sustentables, además de los ciclopuestos.

IV. TEXTO NORMATIVO

En virtud de las consideraciones descritas en el presente texto legislativo, las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, someten a consideración del Pleno de esta Soberanía, aprobar el presente Dictamen en los



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

mismos términos de la Minuta remitida por la Cámara de Diputados, por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

ARTÍCULO ÚNICO. Se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 74. ...

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.

...

...

I. a V. ...

...



DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, EN SENTIDO POSITIVO, A LA MINUTA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

TRANSITORIO

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

SEGUNDO. Las acciones que realicen las dependencias y entidades de la Administración Pública para dar cumplimiento al presente Decreto se sujetarán a los programas presupuestarios en la materia y se cubrirán con los recursos que apruebe la Cámara de Diputados en el Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate.

**Dado en la Sala de Comisiones del Senado de la República a 9 de
octubre de 2019**

23-09-2020

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de espacio de estacionamiento para bicicletas o vehículos de tracción humana en inmuebles públicos.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 88 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates 3 de marzo de 2020.

Discusión y votación 23 de septiembre de 2020.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, EN MATERIA DE ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS O VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA EN INMUEBLES PÚBLICOS

DIARIO DE LOS DEBATES

Sesión Pública Ordinaria Celebrada en la Ciudad de México, el 23 de Septiembre de 2020

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: En consecuencia, procederemos a la segunda lectura de un dictamen de las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, con proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de espacio de estacionamiento para bicicletas o vehículos de tracción humana en inmuebles públicos.

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

(Dictamen de segunda lectura)

Este dictamen recae a una minuta recibida el 3 de septiembre de 2019, y recibió primera lectura el 3 de marzo de 2020.

El dictamen está publicado en la Gaceta Parlamentaria del día de hoy, está disponible en sus monitores.

Solicito, por tanto, a la Secretaría, en votación económica, consulte si se omite su lectura y se pone a discusión de inmediato.

La Secretaria Senadora Eunice Renata Romo Molina: Con gusto, señor Presidente. Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se autoriza que se omita la lectura del dictamen. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén porque se rechace, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Muchas gracias, Senadora secretaria.

Por lo tanto, se concede el uso de la palabra a la Senadora Indira Kempis Martínez, quien presentará el fundamento del dictamen a nombre de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda.

La Senadora Indira Kempis Martínez: Gracias. Con su permiso, señor Presidente.

Ayer fue el Día Mundial sin Auto, y las nuevas generaciones de este país merecen ciudades, zonas metropolitanas, territorios con aire, agua y suelo limpios y, sin duda, la movilidad es uno de los factores clave para lograr esto.

A nombre de las Senadoras y Senadores integrantes de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda, hago uso de esta tribuna para presentar el dictamen en sentido positivo a la minuta con proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

La minuta plantea que implementar acciones de movilidad urbana es absolutamente necesario y favorable, su ejecución deriva en beneficios para los ciudadanos y las ciudadanas obteniendo así ciudades más limpias, con menos contaminación, desplazamientos más sencillos y económicos, así como una mejora en la salud de las personas, en su bienestar económico y social, y un tránsito más fluido en las ciudades.

En este sentido, es importante señalar que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger al planeta y asegurar la prosperidad para todos sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.

Dicha agenda consiste en 17 objetivos de desarrollo sostenible con metas específicas que constituyen una agenda integral y multisectorial y ha sido incorporada a la Agenda Nacional de nuestro país.

El objetivo número 11 del referido documento, consiste en lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Es importante mencionar que de conformidad con la Encuesta de Movilidad y Transporte, elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, la media nacional de tiempo de traslado en México es de 43.6 minutos; siendo las zonas metropolitanas de 57.1; en el centro del país de 48.1; en el norte 43.6; y en el sur de 25.7.

Mientras que la media para las zonas urbanas consiste en 44.5 minutos y en zonas rurales de 37.6. Si hacemos cuentas es demasiado tiempo.

En consecuencia, este documento reúne los elementos que contribuyen a resolver la problemática social y ambiental de conformidad con la legislación y políticas nacionales, así como con los compromisos internacionales suscritos por el Estado mexicano.

Además de lo anterior, es importante precisar que los factores que años atrás impulsaron el uso de los automóviles han evolucionado y las prioridades de la ciudadanía han cambiado, por lo que la tendencia actual en la movilidad se encamina a la disminución de los vehículos automotores particulares creando alternativas más eficientes y sustentables como un transporte público de calidad, movilidad no motorizada y electromovilidad.

En relación con lo anterior, la Organización de las Naciones Unidas, a través de la ONU-Hábitat, ha expresado sobre nuestro país que, en algunas zonas metropolitanas, como en el Valle de México, las emisiones generadas por vehículos representan hasta 60 por ciento de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas.

Y también que, paradójicamente para atender la movilidad urbana, se han destinado cuantiosos recursos públicos a la construcción de infraestructura vial en beneficio del transporte en automóvil privado que contrariamente a lo que se piensa han agravado todavía más el problema y es preocupante.

Tan solo en la Ciudad de México hay 4 millones de vehículos en circulación, de los cuales pocos corresponden al transporte público generando una congestión principalmente por automóviles particulares que solamente llevan a una persona en origen-destino.

Además, es importante mencionar que en el año 2012 la Comisión Nacional de Derechos Humanos de la Ciudad de México elevó la movilidad a la categoría del derecho humano definiéndola como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad aceptable, suficiente y accesible que en condiciones de igualdad y sostenibilidad permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo, por lo que las modificaciones planteadas a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, permitirá avanzar en el sentido correcto y con acciones prácticas que estén a la medida de estas nuevas y emergentes demandas de movilidad, particularmente ante escenarios tan adversos como los que hoy tenemos por el Covid-19 en donde diversas ciudades en el mundo, las principales metrópolis, están haciendo estrategias para incrementar el uso

de las bicicletas, por ejemplo, como una mejor alternativa a los medios de transporte masivos para su movilidad segura.

Eso sí, que adicionar un segundo párrafo al artículo 74 de referida ley, estaremos promoviendo una mejor opción en la movilidad de la ciudadanía, pero más allá estamos abriéndole la puerta al futuro de México en favor de los medios de transporte alternativos que proporcionan no solamente beneficios a la salud, al medio ambiente, sino que además elevarán nuestra calidad de vida que, por cierto, hoy es un indicador para la competitividad entre las ciudades en el mundo.

Por su voto a favor, muchísimas gracias Senadores y Senadoras.

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Gracias a usted, Senadora Indira Kempis Martínez.

Tiene la palabra, a nombre de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, el Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria.

Recuerdo a los señores oradores que el tiempo acordado son cinco minutos.

El Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria: Gracias. Buenas tardes distinguida Asamblea.

Esta iniciativa que presento ahora a nombre de las y los Senadores de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad bien podría llamarse “el buen juez, la buena jueza, por casa empieza”.

Se trata de generar una disposición para que, desde el servicio público, las autoridades de los tres órdenes de gobierno: federal, estatal y municipal, procuren la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan, se trata de la modificación al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Y por qué entonces pensar en una iniciativa de esta naturaleza, en algún momento se construyó la idea que el desarrollo venía solo del uso del automóvil, incluso se construyó una noción del automóvil y la posición del automóvil como un indicador de desarrollo, de bienestar, de economía, las familias pasaron de tener un automóvil a tener dos, tres, cuatro, que cada integrante de la familia pudiera tener un auto.

Esa concepción de desarrollo, de bienestar, de riqueza, en general ha generado una colisión donde el espacio ya no da, si estacionáramos todos los autos al mismo tiempo, si utilizáramos ese espacio al mismo tiempo, sencillamente el modelo de desarrollo en las ciudades están colapsadas.

Ha llegado el momento donde se empieza un rediseño y una reconceptualización del uso del automóvil para pensar que podemos usar otros medios alternativos, que podemos utilizar bicicletas, transportes eléctricos o algunos otros instrumentos que permitan un uso del espacio público mucho más racional.

Hay, incluso, ahora con la pandemia todo un repensamiento de cómo movernos en bicicleta.

Acá hay algunas Senadoras y Senadores muy promotores de la bicicleta, la Senadora Xóchitl Gálvez que salió con la “xochicleta” y otros instrumentos.

Hay otras Senadoras y Senadores que promovieron, la Senadora Eunice, la Senadora Martha, el Senador Alejandro, insistieron mucho en la comisión de que pudiéramos poner el ejemplo. Retomo sus palabras en comisión porque lo dijeron la Senadora Martha, insistió muchísimo, del Estado de México, que pudiera ser una oportunidad, incluso en otro tipo de comunidades.

Fíjense ustedes, ayer fue el Día Mundial sin Automóvil y hay algunos datos que vale la pena retomar.

Se terminó el primer decenio para poder disminuir los accidentes viales.

México terminó esos diez años con solo una disminución del 2 por ciento, señor Presidente, solo disminuimos 2 por ciento los accidentes viales. Y se ha decidido en la Comunidad Internacional hacer un nuevo decenio, un segundo decenio, para que esto se pueda compatibilizar con los objetivos de desarrollo 2030.

Si las autoridades, si el Estado, si los tres órdenes de gobierno ponen el ejemplo, probablemente podamos facilitar que la ciudadanía no solo las y los Senadores que acá llegamos y hay quienes tienen ya dónde poner su bicicleta, pero afuera es muy limitado.

Si en las presidencias municipales, si en las secretarías de Estado, si donde están las oficinas de gobierno, las y los gobernadores, si en las secretarías federales hay dónde poner bicicletas, y la función de Estado, el gobierno, las autoridades lideran este esfuerzo, probablemente podamos generar que otras entidades lo copien

en escuelas, en universidades, en centros comerciales, en plazas, en parques, de una manera generalizada y no de esfuerzos ampliados.

En la Ciudad de México es donde se está haciendo un esfuerzo valioso, hay que así reconocerlo sin duda alguna, pero tendremos que construir una política pública y la mejor manera de detonar esa política pública tendría que ser justo que las autoridades pongan el ejemplo.

De eso se trata en esta iniciativa, a nombre de las y los Senadores de la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad, he mencionado algunas de ellas, pido disculpas a quien no mencioné, pero siéntanse todos representadísimos, nuestra Presidenta, el Senador Primo Dothé, que es el otro secretario, y algunas otras Senadores que omito su nombre, les pedimos que voten a favor para que podamos poner el ejemplo.

Muchísimas gracias por su atención.

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Gracias a usted, Senador Álvarez Icaza.

Tiene la palabra a nombre de la Comisión de Estudios Legislativos, el Senador Ricardo Velázquez Meza.

El Senador Ricardo Velázquez Meza: Senadora y Senadores, buenas tardes.

A las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda; de Zonas Metropolitana y Movilidad, presidida por el Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís; y Estudios Legislativos, nos fue turnada la minuta con proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

El rápido deterioro del medio ambiente apremia que los gobiernos tomen medidas prontas y específicas para combatir los efectos del cambio climático provocadas por las actividades humanas.

En ese sentido, la Agenda 2030 del Desarrollo Sostenible es una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger al planeta y asegurar la prosperidad para todos sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.

En su objetivo número 11, se pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Lamentablemente la Ciudad de México ha sido catalogada, a nivel mundial, como una de las ciudades con mayor tráfico, con un 59 por ciento de tiempo extra en cada viaje, por encima de las urbes como Tailandia o Río de Janeiro, Brasil.

Por tales motivos, la Cámara de Diputados aprobó establecer que las autoridades de los tres niveles de gobierno procuraran la instrumentación del mobiliario para el establecimiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan, la minuta destaca la instalación de ciclopuertos en los 12 mil 45 inmuebles recintos federales, lo que sin duda tendrá un impacto presupuestal, pero es mucho mayor el impacto ambiental que se generaría de no tomar acciones decisivas para atacar el cambio climático.

Con la ratificación de este Decreto reforzamos las medidas específicas para ayudar al medio ambiente para crear una mayor conciencia ambiental en el uso y aprovechamiento de los espacios físicos en favor del medio ambiente.

El día para actuar es hoy, el momento para tomar decisiones es ahora.

Muchas gracias, por su atención.

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Muchas gracias, Senador Velázquez Meza, a nombre de la Comisión de Estudios Legislativos.

En virtud que el dictamen que estamos analizando consta de un solo artículo, la discusión y votación se realizarán en un solo acto.

Informo a la Asamblea que se han inscrito los siguientes oradores: Víctor Oswaldo Fuentes Solís, Patricia Mercado, Imelda Castro Castro y Martí Batres Guadarrama, todos ellos a favor.

Se inscribe en estos momentos la Senadora Xóchitl Gálvez. El sentido de su intervención, me imagino, a favor.

Bien, al concluir la lista de oradores se preguntará si está suficientemente discutido.

Tiene la palabra el Senador Víctor Oswaldo Fuentes, del grupo parlamentario de Acción Nacional, a favor.

Dado que no se encuentra en el salón de sesiones borramos su turno y tiene la palabra la Senadora Xóchitl Gálvez en su lugar.

Adelante, Senadora.

La Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz: Muchas gracias.

La verdad es que para mí es un tema muy emocionante. Yo no sé si quiero a mi marido tanto como a mi bicicleta, pero bueno, casi igual. La verdad es que para nosotros el uso de la bicicleta en los pueblos era algo cotidiano, pero era un sinónimo de progreso tener un coche y era un tema aspiracional. Eran contados los coches que había en el pueblo en los años 60's y comprarte tu coche era como que te había ido bien en la vida, era como lo máximo, como lo más importante, era como el sinónimo de éxito.

Entonces, las ciudades se fueron construyendo para el automóvil y durante muchos años el presupuesto de la SCT fue enfocado a hacer carreteras, a hacer caminos, a hacer puentes, a hacer segundos pisos, a hacer ejes viales y las ciudades se fueron diseñando prácticamente para los coches, al grado que hoy los automovilistas, que yo les llamo "cochistas".

Piensen que las calles son de ellos, piensan ni siquiera del peatón, porque ayer hablábamos de las personas con discapacidad y cómo las banquetas prácticamente no están diseñadas para que ellos puedan transitar por las ciudades. Entonces, cuando empezó el movimiento ciclista, lo veía como una posibilidad para dejar el auto, para dejar de contaminar, porque lo que vivimos en esta ciudad producto de la refinación en Tula y la quema de combustóleo para producir electricidad tiene unos niveles de contaminación altísimos.

Entonces, el movimiento ciclista empezó a demandar espacios, y yo de verdad celebro que la Jefa de Gobierno en la Ciudad de México haya sido una persona abierta en este tema de la pandemia y haya construido las ciclovías temporales, que ojalá se vuelvan definitivas.

Como Alcaldesa de Miguel Hidalgo me tocó enfrentar movimientos sociales en contra de la construcción de ciclovías porque quitaba cajones de estacionamiento. Hacer la ciclovía de Horacio significaba eliminar cerca de 600, 800 cajones de estacionamiento en la calle y eso era un atentado contra el usuario del coche.

¿A qué queremos llegar? Queremos llegar a un equilibrio, tampoco queremos que las calles sean para los ciclistas y solo para los peatones, pero queremos llegar a que se comparta la calle, que se comparta entre el peatón, el ciclista, el automovilista y el transporte público. Esa es la calle ideal en una ciudad moderna. Y algo más, a empezar a desarrollar pueblos de desarrollo para que la gente no se tenga que trasladar más de 15 minutos en bicicleta o caminando.

Entonces, el paso que estamos dando el día de hoy es importante, por cierto, quiero decir que la entrada al estacionamiento no está diseñada para las bicicletas. Yo tengo que venir y a las bolitas que están ahí atinarle en medio para que no me resbale con mi bici, porque solo se pensó en una rampa para coches, nunca se pensó en una rampa para bicicletas. Ya hay estacionamiento de bicis en este Senado, pero qué bueno que hoy se impulse en los municipios, en los gobiernos estatales y a nivel federal.

Entonces, es una buena celebración del Día Mundial Sin Auto seguir haciendo cosas en favor de la bicicleta. Hay ciudades como París que eliminaron 43 mil cajones en la calle. Esa es una cosa muy drástica, pero fue a raíz del Covid, porque se dieron cuenta que la gente usando bicicleta tenía menos probabilidades de contraer Covid en el transporte público. Y esto inclusive se ha pensado que puede reactivar la economía, la cantidad de gente que se está moviendo en bicicleta.

Entonces, muchas gracias.

Mi reconocimiento al Senador Monreal que aceptó recuperar esta minuta y que hoy, en el marco del Día Internacional Sin Auto, pudiéramos aprobarla.

Y agradecerle a nuestro Diputado del PAN, de Michoacán, que la haya presentado en la Cámara de Diputados y que hoy aquí en la Cámara de Senadores la estemos aprobando.

Muchas gracias.

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Gracias a usted, Senadora Xóchitl Gálvez.

Tiene la palabra para manifestarse a favor, la Senadora Patricia Mercado, por Movimiento Ciudadano.

Desde su lugar, sonido en la curul de la Senadora Mercado, por favor.

La Senadora Patricia Mercado: (Desde su escaño) Muchas gracias.

Pues desde mi lugar porque me parece muy importante que este día que estemos aprobando dictámenes tantos puntos de acuerdo, porque también vienen puntos de acuerdo en este sentido y reformas legislativas.

Como decía el Senador Álvarez Icaza, efectivamente, no hay mejor cosa que empezar por casa. Si el gobierno pone, las instituciones del Estado mexicano ponen el ejemplo poniendo estos biciestacionamientos, pues seguramente vamos a poder con el ejemplo y con la autoridad de Estado influir en toda la vida ciudadana, los edificios y demás de manera privada.

Una de las cuestiones absolutamente probadas es que el impulsar el uso de las bicicletas a partir que se genere la infraestructura urbana adecuada, en este caso, pues generar estos estacionamientos, ganamos en libertad, las personas se sienten más libres en bicicleta, por supuesto autonomía, salud.

Y esto ya lo decía la Senadora Xóchitl Gálvez, en medio de la pandemia se ha discutido enormemente, que es el aire libre, es el espacio público donde mejor podemos resguardarnos de este virus.

Iguala, los automóviles, y también hay que recordar que lo hacemos dentro del Día Mundial sin Auto, los automóviles marcan las diferencias entre las personas, entre las clases sociales, la bicicleta iguala, es un igualado muy importante y, por lo tanto, construye cohesión social, la bicicleta hace contacto, la gente se mira y, por lo tanto, de nuevo, es otro factor para la cohesión social. Así es que me parece que este dictamen de alguna manera abona.

Ya decía Xóchitl que en el Senado no tenemos la entrada, pero algo que han dicho las organizaciones que impulsan el uso de la bicicleta, es que en general en los edificios luego los bici estacionamientos están allá recludos en un rincón, y aquí están en un buen lugar, pero necesitamos resolver, efectivamente, la entrada.

La Sedatu, en este programa acordado, como decía, con las organizaciones de sociedad civil de este programa, de las 4S, hicieron una convocatoria a municipios para darles un apoyo técnico, una consejería técnica para que desarrollen ciclovías emergentes frente a la pandemia; ya recibieron 49 solicitudes de municipios que quieren entrar y que quieren hacer estas ciclovías, 49 municipios que representan 23 entidades federativas, y ya hay algunos que lo están implementando.

Se ha hablado mucho, sin duda, de la Ciudad de México y eso hay que reconocerlo, pero también Puebla, Puebla; Zapopan, Jalisco; San Pedro Garza García, en Nuevo León; San Luis Potosí, San Luis Potosí; es decir, están ganando y están pidiendo este apoyo técnico.

Y terminaría diciendo, y ahí pues voy a recargarme para otro argumento, en el presupuesto actual se está retirando, hasta este momento por lo menos tenemos desaparecido el Fondo Metropolitano y ya cada vez más había proyectos de municipios, de zonas metropolitanas para desarrollar infraestructura para bicicletas.

Hay un proyecto bien interesante, que esperemos que por lo menos con los dineros de este año se pueda echar adelante, entre la delegación que está coordinando el alcalde de Azcapotzalco en la Ciudad de México con la presidenta municipal de Naucalpan en el Estado de México para hacer una ciclovía, que sería la primera ciclovía metropolitana que tendríamos en el país y va a ser, seguramente, financiada con los recursos de este año.

Ojalá que sigamos, que recuperemos este Fondo Metropolitano para este tipo de políticas.

Muchas gracias.

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Gracias, a usted, Senadora Patricia Mercado.

Tiene ahora la palabra la Senadora Imelda Castro Castro, para manifestarse a favor.

La Senadora Imelda Castro Castro: Gracias, señor Presidente.

Creo que es un tema muy importante para el país y es necesario felicitar a la comisión que ha dictaminado esta minuta del artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para que las autoridades, porque en esto consiste esta reforma, para que las autoridades de los tres órdenes de gobierno procuren instrumentar mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan estos tres niveles de gobierno, y creo que es simbólico resolverlo hoy porque estamos, bueno no solo, porque ayer fue el Día Mundial sin Auto, sino porque estamos en el mes de septiembre, que es el mes de la movilidad sostenible.

Vale la pena recapitular, aunque ya lo han dicho aquí los Senadores y Senadoras que nos han antecedido en la palabra, pero vale la pena recapitular para reflexionar, la importancia que tiene promover este tipo de cambio legislativo, aunque parezcan pequeños me parece que son trascendentales. El uso de la bicicleta es crucial para solucionar problemas de movilidad de las ciudades, como ya se ha dicho, para mitigar el aumento de las emisiones de efecto invernadero, justamente debido al gran crecimiento que han tenido las poblaciones urbanas, porque la OMS, a propósito de la pandemia, de esta crisis sanitaria en donde ha quedado de manifiesto la necesidad del uso de la bicicleta, que también aquí la Senadora Xóchitl ha explicado muy bien, a partir de su

propia experiencia, pues según la OMS, las infraestructuras más seguras para caminar y andar en bicicleta, garantizarían, entre otras cosas, justamente la equidad en salud.

De hecho, para las comunidades urbanas más pobres, caminar y andar en bicicleta representa usar medios de transporte más económicos para desplazarse. Fomentar este tipo de transporte puede reducir el riesgo de enfermedades cardíacas, derrames cerebrales, cierto tipo de cáncer, diabetes e incluso la muerte.

Y repito este tema, la oportunidad de estos cambios por la pandemia, justamente este tipo de enfermedades son las mayores comorbilidades que han generado la mayoría de los fallecimientos por esta pandemia de Covid-19. La bicicleta es un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, limpio, ecológico, sirve de instrumento, como ya también aquí se decía, para el desarrollo, no solo para el desarrollo de las comunidades, no solo como medio de transporte.

Y, finalmente, también recapitular como decíamos ahorita, lo que decía el Senador Álvarez Icaza en la exposición de motivos de la Comisión de Desarrollo Urbano, o de la de Zonas Metropolitanas, que la bicicleta salva vidas. Simplemente en el caso nuestro de la Ciudad de Culiacán ocupa uno de los primeros lugares en accidentes automovilísticos, pues resulta que curiosamente también nuestro estado de Sinaloa, particularmente Culiacán, son los lugares que tiene los primeros lugares en el ranking del parque vehicular, fíjense nada más, donde obviamente es una obviedad, pero vale la pena resaltar estos temas, porque donde hay un mayor parque vehicular hay más accidentes automovilísticos.

Por eso vale la pena recuperar este tipo de iniciativas, saludar a los colectivos de la Ciudad de Sinaloa, de Culiacán, sobre todo, que están haciendo esfuerzos muy importantes.

Yo termino, de verdad, felicitando a los siempre promotores de este tipo de iniciativas, como es el Diputado Javier Hidalgo, la Senadora Xóchitl Gálvez, porque ella practica esta experiencia innovadora; Patricia Mercado, Indira Kempis, el Senador Álvarez Icaza y muchos más, a los que también me sumo desde hace muchos años.

Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente Senador Jorge Carlos Ramírez Marín: Gracias a usted, Senadora Imelda Castro.

Tiene la palabra, y con él concluimos la lista de oradores, el Senador Martí Batres Guadarrama, que hablará desde su lugar.

Sonido en la curul del Senador Batres.

El Senador Martí Batres Guadarrama: (Desde su escaño) Muchas gracias.

En efecto, es de felicitarse este dictamen, muy importante, cuestiona el tipo de desarrollo que se ha tenido, pero basar nuestro desarrollo y nuestra comunicación en el automóvil particular es mirar hacia un fracaso. Nunca podrá haber un país con 100 millones de automóviles circulando. Eso es imposible, y no solo es imposible, es indeseable por sus consecuencias ecológicas desastrosas.

El uso de la bicicleta es una gran alternativa y por lo menos podemos ubicar siete grandes beneficios:

- 1.- El entusiasmo y la alegría al llegar al trabajo después de llegar en bicicleta. La bicicleta fomenta las endorfinas.
- 2.- Condición física y fortaleza.
- 3.- Belleza corporal.
- 4.- Salud.
- 5.- Equidad en el uso de la vialidad. El 80 por ciento de la superficie la utilizan los vehículos, el 20 por ciento peatones, ciclistas, etcétera.
- 6.- Un medio ambiente más limpio.
- 7.- La economía de la bicicleta, porque, en efecto, fomentar la bicicleta puede generar nuevas industrias.

Ahora bien, es importante que esto se haga en todo el país. En la Ciudad de México se ha tenido un gran avance. Muy importante reconocer lo que hizo Claudia Sheinbaum en su momento alentando la primera gran ciclovia de la ciudad, lo que hizo Martha Delgado con el Sistema Ecobici, lo que hace ahora Andrés Lajous con los bici-estacionamientos. Pero es importante que se haga en todos lados, porque, como dice la Senadora Martha Guerrero, cruzas una calle, pasas de la Ciudad de México al Estado de México y ya no hay estas políticas, y somos la misma gran ciudad, entonces así no se puede avanzar bien.

Quiero, para terminar, además de los reconocimientos hechos, hacer un reconocimiento particular a un amigo mío y compañero Diputado, Javier Hidalgo, que es uno de los grandes pioneros de este tema. Ha habido movimientos, como los Bicitekas y otras organizaciones civiles y movimientos, pero como servidor público Javier Hidalgo es el primero que conocí en llegar a su trabajo en bicicleta, tiene por lo menos 20 años montado en su bicicleta yendo a sus distintas responsabilidades públicas, legislativas, familiares y de otro tipo. Así es que desde aquí le mando un abrazo a Javier Hidalgo, le va a dar mucho gusto esta discusión.

Recuerdo cuando estábamos en el Gobierno de la Ciudad, él tenía una frase muy bonita, decía: Cuando llegue un diabético, un hipertenso o una persona con obesidad, hay que tomar una bicicleta y decirle *“aquí está tu medicina; cúrate, aquí está tu medicina”*.

Muchas gracias.

**PRESIDENCIA DEL SENADOR
OSCAR EDUARDO RAMÍREZ AGUILAR**

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: Sonido en el escaño del Senador Víctor Fuentes.

El Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís: (Desde su escaño) Muchísimas gracias, señor Presidente.

Para mí fue un enorme gusto recibir y procesar en la Comisión este tema, como bien muy atinadamente lo mencionó la Senadora Indira Kempis, representando a la Comisión.

Es hoy indispensable hacer fecunda la posibilidad de tener otros mecanismos mucho más naturales, mucho más sustentables de movilidad, y esto coadyuva mucho a ello.

Hoy en estas grandes ciudades, como la Ciudad de México, la ciudad de Guadalajara, la ciudad de Monterrey, difícilmente hay una persona que no requiera desplazarse, desplazarse a su trabajo, al negocio, al comercio, desplazarse a la escuela, y le estamos, lamentablemente, en los últimos años apostando y dejando todo al desplazamiento a la movilidad en un vehículo que no es sustentable, que genera contaminación y que tiene daños subsecuentes muy importantes.

Y caminar 20, 30 calles, hay quienes gustan hacerlo, ó 40 ó 50, y quienes gustan y prefieren hacerlo a través de la bicicleta, entonces es muy importante apoyarlos, porque hoy en día, si tú te quieres transportar de la Basílica de Guadalupe hasta Polanco caminando, te vas a meter como unas dos horas; si lo haces en bicicleta, seguramente vas a hacer 20 minutos; pero cuando llegues a tu trabajo no vas a hallar dónde dejar la bicicleta, vas a andar buscando un árbol de dónde amarrarla, si bien te va; vas a andar buscando por ahí algún medidor, como lo vemos lamentablemente en el día a día al no tener los puertos adecuados para que la puedas dejar con seguridad.

Que las instancias de gobierno pongan la muestra, como se está indicando en este dictamen, es algo muy importante.

Ojalá en el Senado pronto veamos grandes puertos de bicicletas donde muchísima gente que colabora, que trabaja y, por qué no, Senadores como Xóchitl Gálvez, que lo hace constantemente, yo me la he encontrado y la he visto que se viene todo Reforma, desde Polanco hasta acá, encuentre un lugar digno donde poner la bicicleta.

Aquí laboran dos o tres mil personas y estoy seguro de que ni 50 personas se vienen en bicicleta. Ojalá pronto haya 100, 200, 300 y el número se vaya incrementando. Y así, todas las dependencias de gobierno.

Por mi parte, es todo.

Y agradezco mucho a quienes han participado, desde el origen hasta este momento, en la aprobación de este dictamen.

Es cuanto.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: En virtud de que ya no hay más oradores, háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 del Reglamento para informar de la votación.

Ábrase el sistema electrónico, hasta por tres minutos, para recoger la votación nominal del proyecto de Decreto en lo general y en lo particular.

La Secretaria Senadora Eunice Renata Romo Molina: Pregunto, si falta alguna ciudadana Senadora o algún ciudadano Senador por emitir su voto. Sigue abierto el tablero.

Pregunto, si falta algún ciudadano Senador o ciudadana Senadora por emitir su voto. Sigue abierto el tablero.

Señor Presidente, le informo de la votación, conforme al registro en el sistema electrónico se emitieron 87 votos en pro, cero en contra y cero abstenciones.

Se agrega el voto del Senador Monreal.

88 votos a favor.

El Presidente Senador Oscar Eduardo Ramírez Aguilar: En consecuencia, queda aprobado en lo general y en lo particular el Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. **Se remite al Ejecutivo Federal para los efectos del artículo 72 constitucional.**

SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 74 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.

Artículo Único.- Se adiciona un segundo párrafo al artículo 74 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para quedar como sigue:

Artículo 74. ...

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, procurarán la instrumentación de mobiliario para el estacionamiento de bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en los edificios que ocupan.

...

...

I. a V. ...

...

Transitorios

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

Segundo. Las acciones que realicen las dependencias y entidades de la Administración Pública para dar cumplimiento al presente Decreto se sujetarán a los programas presupuestarios en la materia y se cubrirán con los recursos que apruebe la Cámara de Diputados en el Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate.

Ciudad de México, a 23 de septiembre de 2020.- Dip. **Dulce María Sauri Riancho**, Presidenta.- Sen. **Oscar Eduardo Ramírez Aguilar**, Presidente.- Dip. **Martha Hortencia Garay Cadena**, Secretaria.- Sen. **Lilia Margarita Valdez Martínez**, Secretaria.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 30 de noviembre de 2020.- **Andrés Manuel López Obrador**.- Rúbrica.- La Secretaria de Gobernación, Dra. **Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila**.- Rúbrica.