



**C.C. Secretarios de la Mesa Directiva,
Del Honorable Congreso del Estado de Puebla,
P r e s e n t e s.**

El que suscribe, Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa, integrante de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, y de la fracción parlamentaria del PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 57 fracciones I y XXIV, 63 fracción II, y 64 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, 44 fracción II, 144 fracción II, 146 y 147 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla, 120 fracción VI del Reglamento Interior de Honorable Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Soberanía el presente Acuerdo bajo el siguiente:

CONSIDERANDO

A nivel mundial, la movilidad se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver en las agendas gubernamentales, las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas.

En este contexto, el término de movilidad, se define por dos rasgos contrastantes, por un lado, la importancia del transporte público colectivo, los viajes a pie y en bicicleta, y por el otro, el creciente aumento de la motorización y la congestión, invirtiendo un alto porcentaje de los recursos públicos en infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado.

Las deficiencias en la movilidad han restringido por lo tanto los derechos de los habitantes en las ciudades; los tiempos invertidos en los traslados, el costo económico y el impacto en el presupuesto familiar, así como la inseguridad que se vive en los trayectos, han deteriorado las condiciones de vida de la población.

En el caso de nuestro país, el Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015, muestra que si bien se han dado pasos importantes para la creación de una política de movilidad y planeación urbana, será primordial promover acciones coordinadas en todos los órdenes de gobierno que apoyen la consolidación de avances sustanciales, tales como implementar estrategias que desincentiven el uso del automóvil y faciliten modos de transporte no motorizado; que fomenten el uso del transporte público y se invierta en que éste sea con menor consumo energético; que impulsen el modelo de ciudad compacta, con usos de suelo mixtos compatibles, así como el esquema de calle completa como un medio para

favorecer la accesibilidad universal y generar condiciones adecuadas para la movilidad de personas y mercancías.

En dicho Reporte se hace referencia al derecho a la movilidad como un eje estratégico para lograr condiciones de prosperidad urbana, con transporte público eficiente y con accesibilidad universal, así como situaciones adecuadas y de seguridad para el peatón y ciclista. Se resalta también la importancia del seguimiento y evaluación de las estrategias que se implementen y la participación del sector privado, social y académico en ello, con el fin de consolidar en el mediano y largo plazo los avances logrados.

En la acción encaminada a incentivar el uso de la bicicleta y desincentivar el uso del vehículo automotor, se puede argumentar que el traslado en bicicleta tiene ventajas en movilidad, tiempo, libertad y genera una sensación de mayor liviandad y menor estrés, componente esencial de la calidad de vida.

Cuando se utiliza la bicicleta se ahorra tiempo, se evitan problemas innecesarios y se hace un aporte a la construcción de una sociedad más tolerante y civilizada a través del ejemplo. Además de contribuir al medio ambiente, hace accesible, para la mayoría de la población, el desplazamiento en trayectos cortos sin afectar a la economía familiar.

Sobre el impulso del uso de la bicicleta, el Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015, arroja que, pese a que las personas prefieren el transporte motorizado privado, algunas ciudades tienen una proporción elevada de transporte no motorizado (a pie o en bicicleta) como las ZM de Guadalajara, León y Puebla, donde aproximadamente cuatro de cada 10 personas se desplaza de esa forma.

En esa congruencia es de referir que en nuestra entidad federativa se han construido diversas ciclo-vías, con las cuales se pretende incentivar el uso de la bicicleta y desincentivar el uso del vehículo automotor.

No obstante que, en nuestro Estado, existe infraestructura para los usuarios de la bicicleta, se hace necesario que existan políticas públicas de promoción que permita incrementar la práctica del ciclismo urbano en los Municipios en los que se construyen las ciclo-vías y en los que tengan asentadas ciudades.

Por lo que se considera prudente incidir desde el Congreso del Estado, para la elaboración de un Programa Estatal de Movilidad en Bicicleta, que permita la accesibilidad universal de los habitantes poblanos a los servicios y satisfactores urbanos, en el cual se establezca; una red ciclista, la cual

deberá formar una entidad coherente, vinculando todos los viajes origen-destino; las rutas más seguras que permitan a los ciclistas el acceso seguro a las ciclo-vías, en el caso de existir; promueva rutas seguras a centros escolares, laborales y recreativos; contenga los requerimientos que debe contar los señalamientos viales que regulen la circulación; que considere los derechos y obligaciones de los ciclistas y de las autoridades; la forma en la que las autoridades orienten a los ciclistas en sus traslados por las calles de la ciudad; iluminación, y la integración con el área circundante.

Lo anterior en el entendido que el ciclismo urbano es un juego serio, en el que siempre están expuestas la salud y la vida, pues cada vez que se utiliza la bicicleta está asumiendo una importante responsabilidad.

Lo anterior encuentra su fundamento en la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en específico en el artículo 71 fracción XI, el cual señala que las políticas y programas de Movilidad deberán, entre otras cosas, fomentar al uso de la bicicleta.

Así como en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, en el artículo 40 fracción XXVI, el cual determina que, a la Secretaría de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial, corresponde entre otras cosas, participar en los estudios de vialidad, comunicaciones y

transportes en el Estado, a fin de que se cumplan las disposiciones legales relativas a desarrollo urbano en la Entidad. El artículo 41 fracción XXXIII del mismo ordenamiento que atribuye a la Secretaría de Infraestructura y Transportes, el promover y fomentar la seguridad y protección a los conductores y usuarios que transiten por las vialidades del Estado, proporcionándolas directamente o a través de terceros mediante autorización. Como también el artículo 48 fracción XXV, del instrumento en comento que faculta a Secretaría de Seguridad Pública, el coadyuvar con las autoridades federales, estatales y municipales en la planeación, elaboración y desarrollo de programas y proyectos de desarrollo urbano y protección al medio ambiente en la Entidad, en lo referente a tránsito y vialidad.

En mérito de lo anterior, es que pongo a consideración de esta soberanía el siguiente acuerdo.

ÚNICO. -Se exhorta respetuosamente al Gobernador del Estado, instruya a la Secretaría de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial, Secretaría de Infraestructura y Transportes, y Secretaría de Seguridad Pública, para que en coordinación con los Ayuntamientos en los cuales se construyeron ciclo-vías y en los que tengan asentadas ciudades, elaboren conjuntamente el Programa Estatal de Movilidad en Bicicleta, que permita la accesibilidad universal de los habitantes poblanos a los servicios y satisfactores urbanos, en el cual se establezca; una red ciclista, la cual

deberá formar una entidad coherente, vinculando todos los viajes origen-destino; las rutas más seguras que permitan a los ciclistas el acceso seguro a las ciclo-vías, en el caso de existir; promueva rutas seguras a centros escolares, laborales y recreativos; contenga los requerimientos que debe contar los señalamientos viales que regulen la circulación; que considere los derechos y obligaciones de los ciclistas y de las autoridades; la forma en la que las autoridades orienten a los ciclistas en sus traslados por las calles de la ciudad; iluminación, y la integración con el área circundante.

CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA A LOS VEINTITRÉS DÍAS DEL MES DE ENERO DE DOS MIL DIECISIETE.

**Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa,
Integrante de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del
Estado.**