

Dip. Raymundo Arreola Ortega
Presidente de la Mesa Directiva del H. Congreso del
Estado de Michoacán de Ocampo
Presente.

Yarabí Ávila González, Diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la Septuagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de la facultad que me confieren el artículo 36, fracción II y 37 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, así como los artículos 8 fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, presento a esta Soberanía iniciativa con proyecto de Decreto, mediante el cual se reforman la fracción II del artículo 11, la fracción IX del artículo 12; se adiciona una fracción IV al artículo 7 y una fracción IX al artículo 9, todos de la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo, bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 19 de abril se conmemoró el Día Mundial de la Bicicleta o Día de la Bicicleta que se celebra en todo el mundo con la finalidad de promover el uso de este medio de transporte, y con ello, llamar la atención sobre los derechos de los ciclistas y destacar sus beneficios para la salud y para la movilidad sostenible.¹

A medida que transcurren los años la población va en aumento, así como las necesidades de éstas, por lo tanto la de transportarse de un lugar a otro por los

¹ https://es.wikipedia.org/wiki/Día_Mundial_de_la_Bicicleta. Fecha de Consulta 15 de marzo de 2016.

motivos cotidianos es necesario, pero el costo del transporte público también es susceptible de aumentos en costos, es por eso que la población está en busca de medios alternativos y más económicos para poder trasladarse y muchos han optado por el uso de la bicicleta como medio de transporte que es no contaminante y saludable, ya que es impulsado por la propia fuerza mecánica de la persona quien la monta.

El regreso de la bicicleta a las zonas urbanas, representa el cambio social y cultural más importante en materia de movilidad en los últimos 100 años de historia del país, debido a la integración de la movilidad no motorizada.

A nivel mundial, la bicicleta se convirtió en el emblema del bienestar urbano. Hoy la vemos establecida en los centros económicos, políticos y sociales más importantes de los países que la han adoptado como medio de transporte seguro, anticontaminante y saludable.

Por citar como ejemplo, en Europa, luego de establecer en julio del 2007 el sistema público Velib² (con 20 mil bicicletas), las autoridades de París le dieron un nuevo rostro a esa bella y turística ciudad, la hicieron aún más atractiva, lo mismo sucedió en Barcelona, Montreal y Londres, donde la bicicleta propició una nueva fisonomía urbana, disminuyó el uso del automóvil y, con ello, la contaminación ambiental.

La bicicleta hace más accesibles los parques, la cultura, la educación y el comercio. Y es que, si su utilización es adecuadamente planificada, permite una movilidad sustentable basada en la interconexión con los sistemas masivos de

² Paris - Vélib' - vélos en libre-service à Paris - Site Officiel.

transporte y la creación de zonas de alta densidad habitacional y usos mixtos, reduciendo, entre otras cosas, la dependencia del automóvil particular.

Con razón, algunos especialistas califican al siglo XXI como el del triunfo de las ciudades, donde el gran desafío es hacerlas vivibles social, económica y ambientalmente.

Sin embargo, una escasa o nula capacitación en el uso y protección a los ciclista, nos debe llevar en nuestra Estado, a pensar en grande, ya que la falta de una cultura vial es el principal motivo de que se sientan inseguros en las vías públicas los ciclistas que optan por éste medio de transporte, muchos de los usuarios con escasas posibilidades de poder adquirir un vehículo automotor.

Y otros más, por su conciencia en el respeto al medio ambiente y por un sano esparcimiento para mejorar sus condiciones de salud, o bien por recreación o rendimiento físico o deportivo.

Pero vemos con preocupación que esas bondades que tiene usar la bicicleta resultan nulas, por la falta de respeto por el uso de la bicicleta, que se ve más como un estorbo vial que como un beneficio.

No obstante de que ya existe una regulación para los ciclistas, que es la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo ley que fue publicada en el periódico oficial del estado, el 31 de diciembre de 2014, por lo tanto el hacer valer estos lineamientos es prioridad, ya que si en realidad se aplicaran en la cotidianeidad el compartir de las vías públicas entre conductores y ciclistas sería más amigable.

Sin embargo a pesar de estas normativas, es clara la falta de capacitación en cultura vial, tanto por parte de los conductores como de los ciclistas, que llevan a las imprudencias y como resultado los accidentes se hacen presentes.

Los ciclistas son los más expuestos a las lesiones en situaciones de percances viales y la necesidad de garantizar su seguridad es primordial, pero hay que iniciar promoviendo la educación vial al ciclista, a través de una debida capacitación para que por sí mismo sea él quien salvaguarde su integridad física.

Si bien la Ley prevé el uso obligatorio del casco desde el momento en que se sube a la bicicleta, al igual que a los motociclistas les es obligatorio el uso del casco, a los conductores el uso del cinturón de seguridad debe de ser así para los ciclistas el uso del casco, ya que ellos también van en un vehículo que a pesar de ir a velocidades moderadas, al presentarse algún accidente en donde esté involucrado un ciclista, las lesiones son inminentes y es cuando el casco ayuda a reducir el riesgo de lesiones severas en la cabeza y cerebro reduciendo la fuerza del impacto desencadenada en una colisión o caída.

Al hablar de accidentes entre ciclistas y vehículos automotores, es una constante, por citar como ejemplo en nuestra ciudad capital, no se diga al interior del Estado, y estos surgen por falta de una adecuada capacitación; hemos visto que en el momento del rebase de vehículos automotores a los ciclistas, existen actos de imprudencia por parte de los conductores, no respetando en lo más mínimo a los ciclistas, quienes son vistos más como un estorbo que como un medio necesario de transporte.

Es importante resaltar que los ciclistas circulan a velocidades bajas, a diferencia de los vehículos automotores que circulan incluso a velocidades por encima de la máxima establecida en las vías públicas.

De aquí el problema real, el que rebase un vehículo automotor en el momento inadecuado a un ciclista, es sinónimo de peligro, y es primordial establecer la capacitación y fomento en el uso de la bicicleta, como una necesidad y urgente atención por las autoridades estatales y municipales.

De esta manera será necesario establecer en la propia Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo que por seguridad de los ciclistas, poder darles mayor seguridad a los ciclistas, creando la figura del rebase seguro, esto como una regla de tránsito donde se establezca que la manera de rebasar al ciclista debe de ser en el momento adecuado cuando no se corra el riesgo en desequilibrar a ciclista, haciendo el rebase con un margen mínimo de 1.5 metros³ de espacio entre el ciclista y el vehículo.

Dicha medida mínima de 1.5 metros es la establecida en la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, que establece el señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas, integrados mediante marcas en el pavimento y en las estructuras adyacentes; tableros con símbolos, pictogramas y leyendas, así como otros elementos, constituyendo un sistema que tiene por objeto delinear las características geométricas de esas vías públicas; denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía; prevenir sobre la existencia de algún peligro potencial en el camino y su naturaleza, lo que lleva a brindar seguridad tanto a conductores de vehículos motorizados y no motorizados.

Otro planteamiento que se presenta en la iniciativa, es reformar el artículo 12 en su fracción IX de la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta, a efecto de que para

³ Aprobación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre de la SCT.

brindar mayor seguridad a los ciclistas al transitar de noche se sustituya el utilizar bandas reflejantes, por el uso de casacas, las cuales permitirán contar con una clave o número que identifique al ciclista, lo que el uso de bandas no permite y que resulta incluso poco práctico entre los ciclistas.

El involucrar a los ciudadanos en estos procesos de participación social, permite el empoderamiento para vencer problemas actuales como la inseguridad y la falta de solidaridad ciudadana, y así avanzar en la promoción de un cambio cultural, como es en el uso de la bicicleta.

Lo anterior de conformidad con los artículos 36 fracción II, 37 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 8 fracción II, 234 y el primer párrafo de Artículo 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, por lo que se somete a consideración de esta Asamblea el siguiente proyecto de

DECRETO

Artículo Único. Se reforma la fracción II del artículo 11, y la fracción IX del artículo 12; se adicionan una fracción IV al artículo 7 y una IX y X al artículo 9, todos de la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista del Estado de Michoacán de Ocampo para quedar como sigue:

Artículo 11. ...

I. ...

II. Tener distancia prudente entre el vehículo automotor y el ciclista, mínimo de 1.5 m;

Artículo 12. ...

I. a la VIII. ...

IX. Usar casacas reflejantes para el uso nocturno, así como una luz adecuada para iluminación

Artículo 7. Corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado:

I. ... a la III. ...

IV. Capacitar en la formación de buenas prácticas de movilidad en conducción segura de bicicleta a toda persona

Artículo 9. ...

I. ... a la VIII. ...

IX. Preparar los programas con un encargado específico de movilidad en bicicleta en dónde se traten temas de educación, infraestructura para estacionamientos y cultura en torno del uso de la bicicleta urbana.

X. Desarrollar la capacitación en el educación, infraestructura y cultura en torno del uso de la bicicleta conforme al programa específico, misma que será periódica.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

Palacio Legislativo, Morelia Michoacán de Ocampo, a 5 de Mayo de 2016.

Dip. Yarabí Ávila González