



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE,  
LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA

“2020, Año del Centenario Luctuoso de Venustiano Carranza, el Varón de Cuatro Ciénegas”



**Iniciativa popular, mediante la cual se crea la Ley de Fomento para el Uso de la Bicicleta y Protección al Ciclista para el Estado de Coahuila de Zaragoza y se derogan diversas disposiciones de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza.**

Planteada por el **C. Ingeniero Erick Rodrigo Valdez Rangel.**

Informe en correspondencia: **14 de Agosto de 2020.**

**Turnada a la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, para los efectos de lo que se dispone en el artículo 43 de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Coahuila de Zaragoza.**

**Acuerdo de Comisión  
15 de Septiembre de 2020**

**Se declara procedente para continuar su trámite legislativo y se turna a las Comisiones Unidas de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia y de Comisión de Desarrollo Urbano, Infraestructura, Transporte y Movilidad Sustentable**

**Lectura del Dictamen:**

**Decreto No.**

**Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado:**

Saltillo, Coahuila a 4 de Agosto del 2020

C. Marcelo de Jesús Torres Cofiño.

Pdte. De la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza.

Permítame saludarle cordialmente esperando que se encuentren bien. Seguido, el suscrito, Erick Rodrigo Valdez Rangel, en mi calidad de ciudadano y en uso de mi propio derecho, señalando como domicilio para oír y recibir notificaciones el ubicado en Blvd. Morelos #1827, en el Fracc. Morelos, en la ciudad de Saltillo, Coahuila de Zaragoza, México; Con fundamento en los artículos 8 y 35 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 59 fracción VI de la constitución política del Estado de Coahuila de Zaragoza; Artículos 152 Apartado VI, 155 y 156 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza; Y los artículos 4 fracción III, 39, 40, 42, 43 y demás relativos de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Coahuila de Zaragoza, me permito presentar de la manera más atenta y respetuosa a este H. Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza, la siguiente iniciativa Popular con proyecto de decreto que Crea la **LEY DE FOMENTO PARA EL USO DE LA BICICLETA Y PROTECCIÓN AL CICLISTA PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA. Y Deroga los Artículos 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227 y 228 de la LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA. Para quedar de la siguiente forma:**

**1.- LEY DE FOMENTO PARA EL USO DE LA BICICLETA Y PROTECCIÓN AL  
CICLISTA PARA EL ESTADO**

**CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.-** La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en el Estado de Coahuila de Zaragoza, tiene por objeto:

I. Fomentar y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte;

II. Establecer principios y políticas, que permitan generar las condiciones para que el uso de la bicicleta se integre de manera efectiva y segura al sistema vial;

III. Garantizar la protección al usuario de la bicicleta; y

IV. El mejoramiento de la salud pública, calidad de vida y el desarrollo sustentable de las ciudades.

**Artículo 2.-** El presente ordenamiento garantiza el derecho a la movilidad en bicicleta en las vías públicas del territorio estatal, de conformidad con la presente Ley y los ordenamientos aplicables.

**Artículo 3.-** La aplicación de la presente Ley corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, al Titular de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad y a los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias quienes expedirán los reglamentos y programas en la materia que deriven de esta Ley.

**Artículo 4.-** Para efectos de la presente Ley, se entenderá por:

I. **Bicicleta:** Vehículo no motorizado independiente de los ejes o neumáticos con que cuenta, siempre que su tracción sea a través de pedales y que su impulso sea por energía humana. Así mismo, para efectos de esta ley se considera como vehículo no motorizado, aquellas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando estos no desarrollen más velocidad de 20 kilómetros por hora;

II. **Ciclista:** Conductor de bicicleta;

III. **Ciclovía:** Parte de la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas;

IV. **Infraestructura ciclo incluyente:** Refiere al diseño vial que contempla a los usuarios de la bicicleta, la cual deberá ser cómoda, coherente, directa, segura y atractiva;

**V. Jerarquía de movilidad urbana:** Es la consideración de todos los usuarios de las vías públicas, estableciendo prioridad de paso de acuerdo a la vulnerabilidad que cada uno de estos actores presenta dentro del desplazamiento urbano, que será de la siguiente manera:

I. Peatones;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías;

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

**VI. Movilidad no motorizada:** Capacidad de desplazamiento por las vías públicas de la ciudad, cuyo impulso proviene directamente de la fuerza física, o mediante vehículo de impulso físico no motorizado;

**VII. Movilidad urbana:** Capacidad de desplazarse sin contratiempos de un lugar a otro por las vías públicas dentro de la ciudad que incluye la movilidad de vehículos motorizados y movilidad no motorizada;

**VIII. Peatón.-** Persona que transita por la vialidad a pie o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos;

**IX. Contingente o Pelotón Ciclista:** Ciclistas pertenecientes a grupos organizados, colectivos, asociaciones civiles, empresas o particulares y, en su caso, acompañantes de ruta, que transitan juntos muy cerca unos de otros de forma ordenada hacia una misma dirección con unidad de propósito, con fines de recreación, deporte o esparcimiento.

**X. Señalización:** las marcas, símbolos y leyendas que tienen por objeto prevenir a los conductores de peligros, advertirle de restricciones o prohibiciones en la vialidad y proporcionar información que lo orienten en su recorrido y faciliten sus desplazamientos;

**XI. Vía pública:** Acera, avenida, boulevard, calle, callejón, calzada, caminos, carreteras, carril confinado, ciclovía, circuito, corredor, corredor de transporte masivo, paseo, periférico, viaducto en la que circulen personas, semovientes, vehículos y bicicletas.

**XII. Zona de espera ciclista:** Espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruces y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de las áreas señaladas para el cruce de peatones y estará marcada como un rectángulo y señalizada en color verde que contenga un ícono que represente una bicicleta.

**Artículo 4bis.-** Los ciclistas que vayan a cruzar una vialidad primaria donde el tráfico es controlado por semáforos para vehículos motorizados y no se cuente con semáforos para ciclistas o algún otro mecanismo que proporcione un cruce seguro para estos, deberán esperar a que la luz del semáforo esté en verde para cruzar.

El alto para un ciclista se establece deteniendo por completo el vehículo y poniendo un pie al suelo.

**Artículo 5.-** Las ciclovías o vías ciclistas se clasifican de conformidad a lo siguiente:

I. De uso compartido; Son aquellos carriles de la vía pública destinados al tránsito compartido de bicicletas y transporte público, debidamente señalizado, mediante pintura o señalamiento especial. Así como, los espacios de la vía pública destinados en forma conjunta por peatones y ciclistas, debidamente señalizado, excluyendo de los mismos las banquetas;

II. De uso exclusivo; Son las ciclovías o ciclopistas destinadas exclusivamente al tránsito de bicicletas; son espacios independientes y ajenos de otros medios de transporte.

**Artículo 6.-** Deberán respetarse por los ciclistas y por los conductores de vehículos, todos los señalamientos y disposiciones previstas en la presente Ley y en las disposiciones reglamentarias que de ella emanen.

## **CAPÍTULO II**

### **DE LAS AUTORIDADES Y SUS ATRIBUCIONES**

**Artículo 7.-** Son autoridades para efectos de la presente Ley:

I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;

II. El Titular de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad;

III. Los Ayuntamientos de los municipios del Estado; y

IV. Las demás que señalen los reglamentos de cada municipio.

**Artículo 8.-** Corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado:

I. Vigilar en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de la presente Ley;

II. Promover el uso de la Bicicleta como medio de transporte, así como procurar la creación y adaptación de las vías públicas para utilización y circulación de bicicletas;

III. A través de sus dependencias, implementar programas y ejecutar obras que contemplen infraestructura para las condiciones de seguridad y adaptación vial para el uso de la bicicleta; y

IV. Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo en los rubros de salud, medio ambiente, educación, desarrollo urbano y demás que se consideren necesarios, la promoción del uso de la bicicleta;

V. Promover el Ecoturismo a través de la Bicicultura.

**Artículo 9.-** Corresponde al Titular de la Secretaria de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad:

I. Fomentar la inclusión en el Plan Estatal de Desarrollo de acciones en favor de la promoción del uso de la bicicleta;

II. Fomentar y promover el uso de la bicicleta en el territorio estatal, como medio de transporte alternativo al automóvil, así como la creación de espacios públicos adecuados para el deporte del ciclismo en sus distintas modalidades;

III. Crear e implementar programas y ejecutar obras que contemplen las condiciones de seguridad vial para el uso de la bicicleta.

**Artículo 10.** Corresponde a los Ayuntamientos del Estado:

I. Expedir y aplicar el reglamento de conformidad con la presente Ley;

II. Incluir el uso de la bicicleta en sus Planes de Transporte y Ordenamiento Territorial, así como incluir en sus Planes municipales de Desarrollo, la promoción del uso de la bicicleta y asignen recursos para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente dentro de sus respectivos municipios, para el uso de la bicicleta;

III. Realizar estudios de factibilidad, movilidad urbana e impacto ambiental para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente;

IV. Implementar programas de difusión permanente en la educación vial que fomente el uso de la bicicleta, así como campañas de cultura de respeto hacia los ciclistas, por parte de los usuarios de transportes motorizados;

V. Fomentar con apoyo de la iniciativa privada la implementación de servicios y espacios destinados al uso de la bicicleta como medio de transporte, así como instrumento recreativo y deportivo;

VI. Asegurar la participación ciudadana en la implementación de políticas de promoción del uso de la bicicleta.

**Artículo 11.-** Corresponde a las Autoridades de este Ordenamiento, según el ámbito de su competencia:

I. Coordinar las políticas de desarrollo urbano y movilidad, garantizando la integración de la bicicleta al sistema vial;

II. Adecuar progresivamente los ordenamientos administrativos de su competencia, para cumplir con el objeto de la presente Ley;

III. Promover, apoyar e incluir la participación social, a través de los sectores público, privado y académico, para crear y/o sustentar políticas y programas que estimulen el uso de la bicicleta;

IV. Impulsar programas educativos y campañas de difusión permanente sobre los beneficios y el uso seguro de la bicicleta;

V. Garantizar que los edificios públicos, centros de trabajo, terminales, parques o jardines públicos e instituciones educativas cuenten con espacios adecuados y seguros para el estacionamiento gratuito de bicicletas;

VI. Incentivar la participación de la iniciativa privada en la habilitación o construcción de estacionamientos exclusivos para bicicletas y conexiones para el intercambio modal con otros medios de transporte;

VII. Fomentar en la iniciativa privada la implementación de servicios y espacios destinados al uso de la bicicleta como medio de transporte;

VIII. Implementar campañas dirigidas a instruir a los ciclistas para un comportamiento responsable y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito y uso de vialidades;

**IX.** Impulsar la construcción de infraestructura adecuada y segura para el uso de la bicicleta, como medio de transporte intercomunitario en el medio rural y en zonas suburbanas;

**X.** Realizar planeación y adaptación de vialidades ya existentes para la inclusión de la bicicleta a la circulación;

**XI.** La inclusión de políticas y programas en materia de uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, uso deportivo y recreativo en el plan estatal y municipal de desarrollo;

**XII.** Coordinarse Estado y Ayuntamientos de manera permanente para la generación de condiciones que incluyan a la bicicleta como medio de transporte dirigido a mejorar las condiciones ambientales, de circulación vial, así como la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

**XIII.** Promover el Ecoturismo a través de la Bicicultura.

**XIV.** fomentarán la creación y adecuación de la infraestructura que permita el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al automóvil y no contaminante.

**XV.** determinar normas para la construcción de ciclovías, para la circulación de bicicletas y bicicletas asistidas, de manera compatible con los vehículos.

**Artículo 12.-** Las autoridades mencionadas en las Fracciones I, II y III, del Artículo 5 de este Ordenamiento, en el ámbito de sus competencias, determinarán en sus planes y programas, metas y temporalidad específicas para la creación y rehabilitación de ciclovías en vías generales.

**Artículo 13.-** Las oficinas de la administración pública estatal y municipal deberán contar con espacios destinados al estacionamiento de bicicletas.

### **CAPÍTULO III**

#### **DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CICLISTAS**

**Artículo 14.-** Los ciclistas, contingentes o pelotón de ciclistas que transiten juntos muy cerca unos de otros en forma ordenada hacia una misma dirección, ya sea en lo individual o con unidad de propósito, tendrán derecho a:

**I.** Ejercer su derecho a una movilidad segura y preferencial, antes que el transporte público y particular, con las salvedades que esta Ley establece;

**II.** A ser respetados y tratados de forma digna e incluyente, por parte de las autoridades estatales y municipales, así como por los operadores del transporte público y particular;

**III.** A circular sin que el transporte público y particular impida o interfiera en su circulación, especialmente tratándose de contingente, pelotón o grupos ciclistas;

**IV.-** La creación, por parte de las autoridades de infraestructura ciclo incluyente;

**V.-** Contar con una zona de espera que salvaguarde su integridad física en las vialidades y que se garantice su respeto por parte de los conductores de vehículos motorizados;

**VI.-** Que se respete la distancia mínima lateral de 1.50 metros entre el vehículo de motor y el ciclista;

**VII.-** Tener preferencia sobre el tránsito vehicular cuando:

- a) Habiéndoles correspondido el paso, no alcancen a cruzar la vía;
- b) Los vehículos vayan a dar vuelta a la derecha para entrar a otra vía y haya ciclistas cruzando ésta; y
- c) Los vehículos deban circular o cruzar una zona de circulación para bicicletas y en ésta haya ciclistas circulando.

**VIII.-** A que se implementen medidas para garantizar la protección al ciclista; y

**IX.** A que el transporte público y particular no intente dividir o dividir, o bien, intente ingresar o ingrese a través de un contingente, pelotón o grupo ciclista;

**X.** A contar en eventos públicos masivos autorizados con el apoyo vial de las autoridades competentes, así como a obtener el auxilio de los cuerpos de seguridad estatal o municipal;

**Artículo 15.-** Los integrantes de grupos, colectivos ciclistas, asociaciones civiles, empresas o particulares que organicen eventos deportivos o rodadas y que cuenten con más de veinte integrantes, deberán contar en esos eventos con las siguientes medidas de seguridad mínimas:

**I.** Un Staff honorífico de cuando menos dos personas, el cual deberá estar debidamente capacitado en la Ley y en las disposiciones reglamentarias que de ella emanen;

**II.** Cada ciclista deberá portar casco, chaleco reflejante y dispositivos luminosos frontales y traseros en su bicicleta;

**III.** Cuando menos un vehículo destinado a salvaguardar la integridad física de los ciclistas, mismo que contará con dispositivos reflejantes visibles conforme a las normas técnicas que en su oportunidad se expidan por las autoridades competentes, y el cual deberá ir al final del contingente;

**IV.** Las demás medidas que se contengan en los Reglamentos y disposiciones que se elaboren progresivamente por parte de las autoridades competentes.

**Artículo 16.-** Todo ciclista se presume poseedor de buena fe respecto de la bicicleta que conduce, por lo que no podrá ser detenida su marcha por agentes de seguridad pública excepto:

a) En caso de delito flagrante.

b) Por la comisión de infracción de conformidad con el reglamento.

Quando agentes de seguridad pública coadyuven con el Ministerio Público, con los órganos de seguridad pública o procuración de justicia, en la prevención, averiguación y esclarecimiento de delitos.

**Artículo 17.-** En los casos en que una bicicleta sea retenida directamente de su usuario por agentes de seguridad pública, para efectos de su restitución aplicara lo dispuesto por el artículo 1700 del Código Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza.

**Artículo 18.-** Son obligaciones de los ciclistas:

I. Respetar las leyes y reglamentos de la materia, las señales de tránsito y las indicaciones del personal de la dirección de tránsito municipal;

II. Dar preferencia al peatón;

III. Transitar en el sentido de la circulación vehicular;

IV. Utilizar el carril de extrema derecha de circulación, no deberá circular entre carriles, excepto cuando el ciclista se encuentre con tránsito detenido y busque colocarse en lugar visible para reiniciar la marcha;

V. Rebasar sólo por el carril izquierdo;

VI. Circular preferentemente, por las vías destinadas para ello; no podrá circular sobre las banquetas y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones; con excepción de las niñas y niños menores de 12 años y los elementos de seguridad pública que conduzcan vehículos no motorizados en el cumplimiento de su deber;

VII. Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público la circulación en carriles de la extrema derecha;

VIII. Usar las señales apropiadas para dar vuelta a la izquierda o a la derecha y para indicar la dirección de su giro o cambio de carril;

**IX.** Mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad, en caso de transportar carga, ésta deberá ser por medio de canastilla o porta bultos;

**X.** No conducir bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares;

**XI.** No sujetarse a otros vehículos en movimiento;

**XII.** No hacer uso de audífonos, teléfonos celulares u otros dispositivos electrónicos al cruzar calles, avenidas, ciclovías o cualquier otra vía de circulación;

**XIII.** Utilizar chalecos, bandas reflejantes y/o en su caso luces, o cualquier otro aditamento para garantizar su visibilidad en la noche;

**XIV.** Las demás que se señalen en la presente Ley y en las disposiciones reglamentarias que de ella emanen, así como en otras disposiciones legales y normativas aplicables.

**Artículo 19.-** Todo ciclista deberá respetar las normas de tránsito y vialidad, aun cuando circulen como contingente, pelotón o grupo de ciclistas, por lo que deberán respetar especialmente en todo momento las señales de los semáforos o de alto.

Se exceptúa de lo anterior aquellos eventos deportivos o rodadas que previamente cuenten con la anuencia de las autoridades competentes, siempre y cuando éstas intervengan en la vigilancia de dicho evento.

**Artículo 20.-** Por seguridad los ciclistas y en su caso, los pasajeros que vayan con ellos estarán obligados a utilizar:

**I.** Bandas o chalecos reflejantes;

**II.** Casco obligatorio sólo en niñas y niños menores de 12 años de edad;

III. Las demás medidas previstas en la presente Ley y en los ordenamientos aplicables.

**Artículo 21.-** En los cruces y esquinas de las calles que tengan semáforo, las áreas de espera de los ciclistas deberán ubicarse detrás de los pasos peatonales y estarán señaladas con un rectángulo, preferentemente reflejante, que contenga un icono representado con una bicicleta.

## CAPÍTULO IV

### DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS

**Artículo 22.-** Los conductores de vehículos de motor estarán obligados a respetar además de los reglamentos de tránsito, las disposiciones de esta Ley y en todo por cuanto hace a la integración de la bicicleta como medio de transporte respetando la jerarquía de movilidad urbana.

Estableciendo como obligaciones básicas:

- a) Reducir la velocidad cuando se encuentre circulando un ciclista o se vaya a incorporar a la vialidad;
- b) Respetar la distancia hacia el ciclista mínima lateral de 1.50 metros;
- c) Guardar respecto del ciclista que le preceda una distancia razonable que garantice la detención oportuna en caso de que este frene intempestivamente;
- d) Deberá respetar la señalización y los espacios destinados a la circulación ciclista;
- e) Respetar los derechos de los ciclistas y abstenerse de incurrir en ataque peligroso; y
- f) Las demás que contemplen los reglamentos.

**Artículo 23.-** Los conductores de vehículos, deberán respetar el derecho que tienen los conductores de bicicletas, en sus diferentes modalidades, para usar un carril de circulación; las bicicletas tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos, cuando quienes las guían deseen incorporarse de derecha a izquierda o viceversa, del arroyo de circulación por el que transiten.

**Artículo 24.-** En las vías de circulación en las que se establezcan carriles exclusivos para la circulación de bicicleta o se adapten ciclovías y/o ciclopistas, los conductores de los vehículos automotores no deberán invadir dichos carriles, respetando el paso preferencial a la bicicleta.

**Artículo 25.-** Los conductores de transporte público y particular que pretendan rebasar al ciclista deberán hacerlo por el carril de la izquierda y guardando al menos una anchura de seguridad de al menos un metro y medio de distancia.

Todo vehículo que circule detrás de una bicicleta deberá dejar un espacio mínimo de cinco metros, el cual le permitirá detenerse en caso de frenado brusco, para evitar colisionar con ella.

## **CAPÍTULO V DE LA PROMOCIÓN Y EL FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA**

**Artículo 26.-** El Estado en materia de fomento al uso de la bicicleta deberá contar con políticas públicas que tengan por objeto lo siguiente:

- I. Reconocer y garantizar el derecho a la movilidad de las personas y acceder a medios de transporte alternos y no motorizados en condiciones adecuadas y seguras;
- II. Promover los medios de transporte de menor costo económico, social y sustentable;
- III. Fomentar una cultura que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte y que este sea coherente, incluyente y progresivo;
- IV. Fomentar e incentivar a la sociedad y empleados públicos en el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable y no contaminante;
- V. Organizar un sistema de transporte sostenible, eficiente y democrático; y

**VI.** Generar programas de apoyo para personas de escasos recursos, preferentemente en el tema de seguridad en el uso de la bicicleta.

**Artículo 27.-** La Secretaría Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, conjuntamente con la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaria de Educación, la Secretaria de Turismo y Desarrollo de Pueblos Mágicos, y con asesoría del Consejo de Transporte y Movilidad Sustentable del Estado de Coahuila de Zaragoza, elaborarán e implementarán un programa permanente para el fomento y promoción del uso de la bicicleta.

El Programa tiene por objeto establecer los mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones que corresponda realizar al Poder Ejecutivo para el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, de conformidad con las políticas y directrices fijadas en el Plan Estatal de Desarrollo.

El Programa deberá contener, al menos, lo siguiente:

**I.** El diagnóstico de los beneficios que conlleva el uso de la bicicleta;

**II.** Los objetivos generales y específicos;

**III.** Las estrategias y acciones para fomentar el uso de la bicicleta;

**IV.** La realización de campañas para promover la cultura vial en las que se incluya el conocimiento y la difusión de los derechos y obligaciones de los ciclistas;

**V.** La implementación de la Semana Estatal de la Bicicleta en el Estado;

**VI.** La realización de rodadas, rutas recreativas y actividades de ecoturismo en los Pueblos Mágicos del Estado;

**VII.** Los indicadores para la evaluación de los resultados; **VIII.** Los demás aspectos que se determinen.

**Artículo 28.-** Las autoridades, en el ámbito de sus competencias, determinarán en sus planes y programas, metas y temporalidad específicas para la instalación de ciclovías en vías generales de comunicación terrestre, así como en la red primaria de transporte para lo cual, se deberá incluir en los Presupuestos de Egresos respectivos las partidas correspondientes en cada uno de dichos niveles de ejecución.

**Artículo 29.-** las autoridades de este ordenamiento, en conjunto con asociaciones civiles, empresas, colectivos ciudadanos y promotores voluntarios, podrán llevar a cabo en forma permanente, campañas, programas y cursos de seguridad y educación de ciclismo vial, en los que se promoverá:

- I. El respeto de las disposiciones legales y reglamentarias viales y señales de tránsito;
- II. La prioridad en la protección, seguridad e integridad física de las personas en el uso de los espacios públicos y privados con acceso al público para su desplazamiento;
- III. La cortesía y precaución de los ciclistas en cualquiera de sus modalidades;
- IV. El respeto al agente de vialidad;
- V. La prevención de incidentes y accidentes viales.

**Artículo 30.-** Con la finalidad de fomentar y promover los derechos y obligaciones de los ciclistas, será obligación de las agencias de venta de vehículos automotores, ya sean nuevos o usados y en establecimientos destinados a la venta y reparación de bicicletas, la distribución impresa de la cartilla de derechos y obligaciones de los ciclistas, que para tal efecto elabore el Consejo de Transporte y Movilidad Sustentable del Estado de Coahuila de Zaragoza.

La Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, tendrá la misma obligación contenida en el párrafo que antecede, al momento de expedir las licencias de conducir.

**Artículo 31.-** El Titular del Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Educación, y de Desarrollo e Inclusión Social, promoverá por medio de incentivos entre la comunidad estudiantil del Estado, el uso de la bicicleta como principio cultural.

**Artículo 32.-** Las vías de circulación de nueva construcción, deberán contar con un diseño ciclo incluyente, que garantice la seguridad y la convivencia vial, incluyendo carriles preferentes debidamente delimitados sobre el lateral derecho, agregando las señalizaciones que indiquen que son ciclovías, o bien, indicando que son lugares de circulación preferente para ciclistas. En las ciclovías y ciclopistas deberán ubicarse íconos representados por una bicicleta. Lo anterior deberá realizarse también, de manera progresiva, en las vías de circulación ya existentes, siempre que sus características y la necesidad de la circulación lo permitan.

## **CAPÍTULO VI DE LAS SANCIONES**

**ARTÍCULO 33.-** La violación de las obligaciones establecidas en esta Ley, se sancionarán conforme a lo previsto en la ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza y en las disposiciones reglamentarias de la materia y serán determinadas e impuestas por el Estado y los municipios en el ámbito de su competencia.

## **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.** El Ejecutivo del Estado, así como los Ayuntamientos tendrán un plazo de 90 días a partir de la entrada vigor del presente Decreto, para expedir o en su caso modificar los reglamentos en el ámbito de su competencia.

**TERCERO.** El Estado y los Ayuntamientos deberán aplicar las disposiciones de esta Ley en sus presupuestos de egresos para el ejercicio del año siguiente, al de la entrada en vigor del presente decreto.

### **EXPOSICION DE MOTIVOS.-**

La bicicleta se ha convertido en uno de los medios de transporte de dos ruedas más importantes y de alta gama a escala mundial. Se caracteriza por ser personal, por ser ecológica y de propulsión humana. Básicamente, se trata de un objeto que cuenta con dos ruedas en línea que sostienen un cuadro hecho a base de aluminio, dos pedales que ayudan al ciclista a emitir la fuerza de propulsión, un manillar para controlar la dirección y un sillín para sentarse y estar cómodos mientras conduces.

Si bien es cierto que los nuevos avances tecnológicos han permitido la creación de vehículos más sofisticados y que funcionan por medio del uso de motores, las bicis, como popularmente se les ha llamado a las bicicletas, aún conservan un sitio de honor entre las preferencias del público. Y claro que cada vez son más las que podemos ver andar en las calles de cualquier ciudad, sobre todo en Europa.

Resulta importante que las sociedades ante los problemas ambientales como la contaminación ambiental, causada por medio de los automóviles que emanan dióxido de carbono produciendo otros

problemas más graves como el efecto invernadero, el calentamiento global, y el cambio climático que amenazan la existencia de la humanidad en el planeta, pongan en práctica alternativas y estrategias para minimizar estos impactos ecológicos por medio de la movilidad sostenible. Así pues, ante el congestionamiento vehicular y la contaminación de estos sobre la atmósfera, el hombre necesita urgentemente promover y fomentar el uso del mejor transporte ecológico como lo es la bicicleta.

En consecuencia, el medio ambiente requiere hoy más que nunca que todas las sociedades utilicen este medio de transporte como alternativa sostenible para detener el impacto ambiental que producen la cantidad de automóviles alterando la calidad del aire y la salud humana. Es decir, fomentar el uso de la bicicleta por parte del hombre reducirá la problemática ambiental de la contaminación y el impacto que esta genera sobre el planeta tierra.

Asimismo, ante el impacto ambiental de los vehículos, el tráfico, el combustible, el mantenimiento, el estacionamiento, la distancia, la contaminación atmosférica y sónica que producen estos y que deterioran la salud; es que el hombre debe buscar medidas que no contaminen el medio ambiente y perjudiquen la calidad de vida de los ciudadanos de un país. Por esta razón, la bicicleta como el mejor transporte ecológico del planeta, la humanidad debe romper o minimizar la dependencia de andar siempre en automóvil como un estilo de vida que contamina su entorno y comenzar por usar seguidamente la bicicleta como movilidad sostenible para las presentes y futuras generaciones.

En ese sentido, la sociedad y el hombre deben conocer los beneficios que aporta el uso de la bicicleta para el medio ambiente y la salud humana, ya que ésta no debe ser vista solo como un deporte o un simple medio para transportarse de un lugar a otro, la bicicleta es más que eso, es la mejor alternativa y movilidad sostenible para detener la contaminación del dióxido de carbono que generan todos los automóviles del mundo.

El uso de la bicicleta puede ser al principio solo un método de transporte, pero, con el paso del tiempo se convertirá en el mejor aliado de tu salud mental, emocional y física. Habrá un momento en el que no podrás dejar de utilizarla al experimentar todos sus beneficios.

Hemos leído artículos médicos, o escuchado a especialistas que hablan de que los ciclistas poseen una gran cantidad de energía, se toman muy en serio la seguridad, son más felices y viven más tiempo. Pues todo esto es cierto, por ejemplo, una hora de bicicleta puede quemar 500 calorías, además de que no ejerce presión sobre las articulaciones, de tal forma que, a diferencia de correr, se trata de un deporte de bajo impacto, la resistencia y respiración mejora, se tiene más energía y un buen humor durante el día; esto ya que el ejercicio permite la producción de endorfinas, denominadas también hormonas de la felicidad.



Por todo lo anterior, es que se debe fomentar el uso de la bicicleta para combatir con la contaminación de los autos en las ciudades, el congestionamiento y así como también con el sedentarismo. Por lo tanto, entre los principales beneficios de andar en bicicleta para el medio ambiente y la salud humana son:

- 1.- Es amigable con el medio ambiente porque no contamina, no emite gases de efecto invernadero, solo consume energía humana, poco espacio y no genera ruido.
- 2.- Mejor calidad de vida y ambiental.
- 3.- Favorece los ingresos económicos, ya que no requiere de combustible, no hay que pagar para usarla y su mantenimiento es mínimo.

- 4.- Genera diversión, por la posibilidad que brinda de hacer amigos.
- 5.- Mejora la salud física y mental.
- 6.- Fortalece el sistema inmunológico y el respiratorio, articulaciones y los músculos de las piernas, el metabolismo y combate el estreñimiento.
- 7.- Fortalece el corazón y reduce los infartos.
- 8.- Ayuda a quemar calorías y grasas previniendo los problemas de obesidad.

Pero también tenemos desventajas para los usuarios de las bicicletas, como lo son:

- 1.- Conductores distraídos, principalmente por medios tecnológicos como el celular.
- 2.- Los giros a la derecha o a la izquierda sin precaución.
- 3.- No ceder el paso, lo que se traduce en poco o nulo conocimiento de los ordenamientos en la materia.
- 4.- Conductores en estado de ebriedad.
- 5.- Compartir carril con los vehículos, esto siempre conllevará un riesgo de sufrir un accidente.
- 6.- Conducir en sentido contrario, los ciclistas siempre deben circular conforme al flujo de los vehículos.

En resumen se puede decir que las desventajas que originan que se tengan accidentes, en ocasiones de características mortales se deben a una Conducción torpe, Ignorancia de derechos del ciclista y Comportamiento antisocial del conductor.

La asociación "Manu Vive", que fue creada debido a la muerte de Manuel Vara, director de movilidad del Ayuntamiento de Puebla, a raíz de un Atropellamiento por una unidad de transporte público, se ha dedicado a registrar todos los accidentes ocurridos en el país que involucren a los ciclistas, colocan a Coahuila en el lugar 12 de 32, con un total de 103 Defunciones de ciclistas; y el lugar número 9 de 32 en los casos de incidencia por cada 100,000 habitantes, con un 3.50.

Por todo lo anterior, estimo necesario expedir este Ordenamiento, ya que pasa de ser un solo capítulo de una Ley, a ser una Ley, que aunque jurídicamente tienen el mismo valor, el hecho de

tener una Ley dedicada a este tema en específico, aumenta la difusión e interés y puede llegar de una manera más efectiva a la ciudadanía.

La Ley es planteada en los términos del Articulado de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable, agregándole a algunos artículos complementos importantes, que de manera efectiva promoverían el fomento al uso de la bicicleta y del respeto del peatón.

Agradezco su tiempo, comprensión y dedicación a esta propuesta, de igual manera quedo a su disposición y en espera de retroalimentación.

Muchas gracias!

ATENTAMENTE.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by 'ERICK' and 'RANGEL' in a cursive script. The signature is positioned above a horizontal line.

C. Erick Rodrigo Valdez Rangel

Hagámoslo Bien Por Coahuila