

"2008, Año de la Educación Física y el Deporte"



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA
LX LEGISLATURA
OFICIO No.: D.G.P.L. 60-II-3-2035.

Dip. Ruben Aguilar Jiménez,
Presidente de la Comisión de
Transportes,
Edificio.

En sesión celebrada en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, el Diputado Rafael Franco Melgarejo, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, presentó iniciativa que reforma el artículo 2 y se adiciona el artículo 8 Bis a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

La Presidencia dictó el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Transportes".

México, D.F., a 27 de noviembre de 2008.



DIP. MARIA DEL CARMEN PINETE VARGAS
Secretaria



DIP. JOSE MANUEL DEL RIO VIRGEN
Secretario

Anexo: Duplicado del expediente No. 4933 y
30 ejemplares de la iniciativa.

pps*

Turnese a la Comisión de Transportes. Noviembre 27 de 2008.



*3
433*

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX AL ARTÍCULO 2 Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 8 BIS DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, A CARGO DEL DIPUTADO RAFAEL FRANCO MELGAREJO DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA.

El suscrito, Diputado Federal de la LX Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, en ejercicio de la facultad otorgada por la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de conformidad con lo previsto por el artículo 55, fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General, sometemos a la consideración de esta Soberanía, la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto que se adiciona la fracción IX al artículo 2 y se adiciona el artículo 8 Bis a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, lo anterior al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las vías verdes en general son antiguos trazados ferroviarios en desuso, acondicionados como infraestructura para desplazamientos no motorizados. La falta de pendientes, debido a su origen ferroviario, permite que dichas vías sean de fácil accesibilidad y seguras, por lo tanto, se han convertido en lugares ideales para promover la movilidad sostenible especialmente atractivos para personas con movilidad reducida como son ancianos, minusválidos, o niños.

El diseño y la implantación de las vías verdes optimizan una infraestructura en desuso y entre las ventajas que presenta su reactivación, es que conlleva el interés de preservar y mejorar el patrimonio natural y cultura, en el que participa la población local y de los turistas. Las vías verdes propician la integración de personas con movilidad reducida, colectivos ciudadanos, es decir, conlleva la universalidad de usuarios.

Hoy día las vías verdes representan la oportunidad de aprovechar un patrimonio público, como equipamiento verde, como pulmón para las ciudades y alternativa de ocio al aire

libre y de convivencia, es decir se convierten en instrumentos impulsores de las estrategias de mejora de la calidad del aire en las ciudades:

Sin embargo, para que un programa como el de vías verdes prospere es necesario la actuación y compromiso nacional.

La instalación y funcionamiento de las vías verdes requiere la rehabilitación de las viejas estaciones para alojar nuevos servicios, lo que a su vez favorecerá el empleo local y en algunos casos permite la conservación de un valioso patrimonio arquitectónico e histórico.

Un motivo más para impulsar la reutilización de las vías férreas, es el compromiso adquirido en la Conferencia de la ONU de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y su desarrollo posterior en el marco de la Agenda 21. Este programa de vías verdes es acorde con el programa Agenda 21 que ha seguido la Secretaría de Turismo Federal, y que año con año incorpora a nuevos municipios.

El impulsar un programa como el de vías verdes permite complementar una oferta para todo tipo de turistas, que además es sustentable. La creación de itinerarios turísticos relacionados con recorridos cotidianos o de ocio tiene consecuencias económicas positivas en las regiones por las que discurren estos itinerarios.

El acondicionamiento de vías verdes, favorece la creación de comercios, la implantación de establecimientos hoteleros de diferentes tipos y servicios basados en las actividades de ocio, es decir, ejercen así un impacto positivo sobre la creación de empleos. El turismo ecológico y responsable se convierte en el complemento y en la alternativa más adecuada para la tradicional oferta de sol y playa, además de que algunas vías verdes inciden ya favorablemente en la redistribución de la presión turística.

Existen diversas ventajas que ofrece impulsar las vías verdes; a nivel mundial existe una demanda cada vez mayor de instalaciones que favorezcan el desplazamiento no motorizado para así disminuir la congestión, el ruido y la contaminación atmosférica; de

igual manera contribuye a disponer de espacios accesibles para todos los ciudadanos, fomentar el turismo sostenible y la renovación del tejido socioeconómico local, especialmente en las zonas rurales y las zonas de reconversión económica; preserva el paisaje y el medio natural, conserva y rehabilita el patrimonio local, entre otras.

Los orígenes del movimiento de las vías verdes aparecieron a finales del siglo XIX como consecuencia de los trabajos arquitectos paisajistas y urbanistas principalmente en Estados Unidos y el Reino Unido. Sin embargo los mayores avances se dieron en Europa, sobre todo con las corrientes higienistas y progresistas que surgieron en Francia y Bélgica, de tal forma, que existen países y regiones que trabajan en este concepto de vía verde desde hace 30 años.

En los últimos años, las vías verdes han adquirido un papel muy significado en materia de movilidad, tanto en países europeos como en Estados Unidos y Canadá. El programa *Interreg de la Unión Europea* ha financiado el 50% del costo del acondicionamiento de la antigua vía ferroviaria entre las ciudades de Tilburg, en los Países Bajos y de Turnhout en Bélgica. Por su parte el Estado francés ha financiado la vía verde Givry/Cluny junto con la región de Borgoña, las Cámaras de Comercio e Industria y la Unión Europea. En España, la intervención de los fondos europeos (FEDER: Fondo Europeo de Desarrollo Regional) ha permitido multiplicar el número de vías verdes.

En el caso concreto de México, el ferrocarril representó una alternativa de comunicación por décadas. La primera concesión data de agosto de 1837, y el primer tramo que funcionó fue de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe inaugurado por el presidente Comonfort.

Durante el mandato de Porfirio Díaz el ferrocarril se convirtió en la plataforma fundamental de desarrollo industrial y de movimiento de pasajeros. En movimientos armados en la historia de nuestro país, como fue la Revolución, el ferrocarril representó un medio de transporte fundamental para el desplazamiento.

liquidación”.

Por otra parte se creó el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarrilero, como dependencia del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, con la finalidad de resguardar e investigar sobre el patrimonio ferrocarrilero del país.

En concreto, el gobierno de Jalisco ha comenzado a impulsarlo a través del programa de Desarrollo y fomento a la cultura “Rescate de vías verdes”, el cual consiste en el rescate de la infraestructura ferroviaria en desuso y su adaptación y mantenimiento como parque lineal denominado VÍAS VERDES, de tal forma que permite promover el desarrollo regional con alternativas de empleo, se recata la memoria histórica del patrimonio ferroviario y se fomenta nuevas prácticas recreativas de turismo cultural y de naturaleza, induciendo hábitos de salud preventiva y promocionando la educación ambiental.

En este tenor en el enero del presente año, como primera parte del proyecto involucro a 10 gobiernos municipales en 121 Km., en tres líneas: Empalme – Ameca, La Vega – Etzatlán, Ocotlán – Atotonilco. Además de que realizo el III Seminario Iberoamericano Vías Verdes.

Algunos otros ejemplos que se han realizado en nuestro país para rehabilitar estas vías férreas, es el caso de la ciclopista en la Ciudad de México, el Sendero Intermunicipal de Movilidad Alterna en la ciudad de Tulancingo, Hidalgo, proyecto que recibió el premio Hábitat 2007; el tramo Sumidero Fortín, en la barranca de Metlac, en Veracruz; el tramo del Cañón de la Mano en el municipio de Iguala, Guerrero; el tramo La Junta-Anganguero, en Michoacán; la línea Durango- Tepehuanes, con 200 kilómetros de longitud o el tramo de Atoyac en Veracruz.

Para impulsar este programa el primer elemento es la adquisición del derecho de vía ante el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN), y en

este programa deben confluir dependencias del gobierno federal como la Secretaría de Turismo, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Dirección de Transporte Ferroviario y del Patronato de Rescate y Conservación del Patrimonio Ferroviario, así como autoridades de los gobiernos estatales y municipales, principalmente para destinar los derechos de vía necesarios para concretar el programa. Según declaraciones de la directora del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, ha declarado públicamente que México cuenta con 9 mil kilómetros de vías en desuso con enormes potencialidades para el desarrollo de iniciativas de reutilización como vías verdes.

Dado la importancia del ferrocarril, la posibilidad de rehabilitar diversas vías férreas en los próximos dos años, representa un proyecto emblemático para los festejos del 2010, de ahí la importancia de que iniciativas como la que hoy presento ante ustedes se impulsen y se traduzcan en hechos que beneficiaran a toda la población mexicana.

Con esta iniciativa se pretende que el Gobierno Federal done un tramo del trazo ferroviario para que sobre él se adecuen zonas arboladas y áreas verdes con arbolado, así como las ciclopistas. Es decir se ponga esta infraestructura en desusos a favor de la población mexicana y del medio ambiente.

Por las consideraciones anteriormente expuestas, y en ejercicio de las facultades constitucionales señaladas, el suscrito Diputado Federal, someto ante esta Honorable Asamblea, la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se adicionan una fracción IX al artículo 2 y el artículo 8 BIS a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para quedar como sigue:

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I a VII...

... y con fines para acondicionarlas como infraestructura para desplazamientos no motorizados.

Artículo 8 BIS. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá desincorporar del régimen de dominio público de la Federación las vías ferroviarias que se encuentren en desuso y sean factibles para acondicionarlas como infraestructura para desplazamientos no motorizados, las cuales se destinarán al Programa de Vías Verdes.

El Programa de Vías Verdes tendrá por objeto la reutilización y conservación del patrimonio cultural ferroviario en desuso, para convertirlas en caminos destinados al transporte no motorizado para la promoción del turismo ecológico y cultural, la práctica de diversas modalidades deportivas, así como la recreación.

Los gobiernos estatales y municipales podrán solicitar al Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales la donación de las redes desincorporadas para el desarrollo del programa.

TRANSITORIOS

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

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 27 días del mes de noviembre del año dos mil ocho.


Dip. Rafael Franco Melgarejo