

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 34 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, A CARGO DE LA DIPUTADA MIRZA FLORES GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, Mirza Flores Gómez, diputada federal, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, y con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y 77, numerales I y II, del Reglamento Interior de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta asamblea, la presente iniciativa con proyecto de decreto, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

1. La actividad del hombre ha incidido directamente en la alteración de los ciclos naturales de nuestro planeta. Desde el 2007, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por su nombre en inglés) concluyó que la evidencia científica del cambio climático es inequívoca; basta con observar a partir de los incrementos de las temperaturas globales promedio del aire y los océanos, el derretimiento generalizado de las formaciones de hielo y nieve, y el aumento del promedio global del nivel del mar.

2. De hecho, el Cambio Climático constituye uno de los temas primordiales en la Agenda de las Naciones Unidas, dentro de los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible ODS,¹ específicamente en el Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos; la comunidad Internacional reconoce los impactos negativos de éste fenómeno en la calidad de vida de las personas.

“Si no actuamos, la temperatura media de la superficie del mundo podría aumentar unos 3 grados centígrados este siglo y en algunas zonas del planeta podría ser todavía peor. Las personas más pobres y vulnerables serán los más perjudicados”.²

3. México ha emprendido diversas acciones para combatir los efectos del cambio climático, creando para ello, un marco legal que rigiera la política de estado. En el año 2012, entró en vigor la Ley General de Cambio Climático, estableciendo metas para México en materia de mitigación, como la reducción del 30 por ciento de emisiones para el año 2020; también plantea como objetivo la reducción del 50 por ciento de emisiones al 2050 en relación a las emitidas en el año 2000 y el incremento del porcentaje de generación eléctrica provienen de fuentes de energías limpias a 35 por ciento en 2024.

4. De acuerdo al Primer Informe Bienal de Actualización ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático,³ en 2013 las emisiones de las fuentes móviles de autotransporte y no carreteras fueron de 174,156.53 Gg de CO₂e, contribuyendo con 26.2 por ciento de las emisiones totales a nivel nacional, siendo la principal fuente de emisiones de gases de efecto invernadero. Por lo que resulta necesario no solamente la promoción, sino la implementación de políticas públicas sustentadas en un marco legal a favor de la conservación y restauración del medio ambiente; como medida de mitigación y adaptación al cambio climático.

5. Con el fenómeno de la urbanización, la mancha urbana comenzó a extenderse de manera exponencial sobre los territorios vecinos; hoy en día, derivado de la mala planeación y poca visión a futuro de los gobiernos, tenemos ciudades excluyentes; la concentración de centros laborales, servicios públicos; como escuelas y hospitales, espacios de ocio, cultura y recreación en determinadas zonas, han incrementado el costo de vida y por lo tanto, han segregado a los más pobres a las

periferias; quienes deben de pasar horas parados en el tráfico o hacer uso del deficiente transporte público que opera. Movilidad Urbana Sustentable indica que “en las dos últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados de 6.5 millones en 1990 a 20.8 en 2010 ha ido de la mano de los kilómetros recorridos (KVR) que se han triplicado al pasar de 106 millones en 1990 a 339 millones en 2010, a una tasa de crecimiento increíble de 5.3 por ciento anual. Esta tendencia implica un aumento de todos los impactos negativos generados por el automóvil, sobre todo en seis grandes rubros: **gases de efecto invernadero**, contaminación, obesidad, accidentes, congestión y ruido.”⁴

6. Cada vez que circulan más automóviles el derecho a la movilidad se ve reducido; el colectivo Movilidad Urbana Sustentable explica que una política de movilidad urbana integral sustentable debe tener los siguientes ejes:

Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano de alta calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura en las ciudades, que con fluyan en una sola, las estrategias de movilidad no motorizada, racionalización del uso del automóvil y calidad de espacio público.

Potenciar la inversión en infraestructura de transporte urbano, con una estrategia sólida de densificación en corredores y estaciones de transporte masivo (Desarrollo Orientado al Transporte), integrando asociaciones público-privadas para generar beneficios sociales en vivienda, equipamiento, infraestructura y espacio público.

Al respecto, la presente iniciativa tiene como finalidad abonar a construir un marco legal más sólido en beneficio de la ciudadanía, al impulsar una agenda de movilidad sustentable, privilegiando e incentivando el uso de transportes no motorizados -específicamente la bicicleta-, involucrando en este proceso al sector privado para que en conjunto, hagamos de nuestras ciudades, espacios más asequibles y accesibles.

Para ello propongo dos modificaciones al marco legal vigente:

1. “La movilidad en las ciudades debe ser un servicio público asequible y accesible para todos, por lo que el criterio de equidad es central y debe ser guía para las decisiones de cobertura, inversión y estructura tarifaria. Las inversiones y subsidios en movilidad urbana deben ser lo más progresivos que se pueda a fin de compensar aunque sea en parte, la inequidad existente en las ciudades.”⁵

En este sentido, propongo modificar el artículo 34 fracción XIV para incrementar de un 25 por ciento a un 40 por ciento el por ciento máximo deducible en la adquisición de bicicletas convencionales, bicicletas y motocicletas cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables. También propongo que no sólo se deduzca la adquisición de las bicicletas convencionales, bicicletas y motocicletas eléctricas, sino también la inversión en infraestructura que promueva el uso de éste tipo de transporte.

Recordemos que esta fracción fue adicionada en ésta legislatura, y con base en el principio de progresividad, les invito compañeras diputadas y compañeros diputados a que prioricemos el uso de los transportes que son amigables con el medio ambiente a aquellos que generan emisiones de gases de efecto invernadero además de menoscabar el derecho a la movilidad, aprobando la presente propuesta de reforma.

Como medida para convertir en más accesible el uso de la bicicleta es proveyendo de ciclovías y cicloestacionamientos seguros y de calidad. También debemos garantizar que utilizar transportes

amigables con el medio ambiente resulte en un beneficio para la economía de las familias. Preocupada por el actual sistema económico que impera a nivel mundial, en donde el goce de los derechos humanos y por lo tanto su eficacia, pareciera tener un precio fijado por el sector privado, propongo al pleno de ésta soberanía, establecer de forma expresa, en beneficio de los usuarios de transportes sustentables, y en beneficio de garantizar el derecho a un medio ambiente sano y a la movilidad universal, segura e incluyente, prohibir el cobro por uso de ciclovías o de los cicloestacionamientos en toda la federación, como medida real y concreta para hacer del uso de la bicicleta, una política pública accesible para todas y todos.

Pareciera que lo que propongo resulta ajeno a una realidad inmediata, sin embargo, la experiencia nos ha demostrado lo contrario. La demanda de determinados servicios ha transformado mercados que antes solían ser para todas y todos de forma gratuita, a su uso y disfrute previo pago de una cantidad determinada de dinero. Como ejemplo puedo mencionar los llamados parquímetros o el cobro de derechos para acceder a museos, áreas naturales protegidas o parques marinos. Entendemos que el cobro de las cuotas devienen por causas muy distintas, pero el planteamiento central es que hoy, tienen un costo real.

De hecho, desde el año 2012, el uso del bici-estacionamiento del Tren Suburbano de Cuautitlán, tiene un costo de 3 pesos y las unidades pueden permanecer ahí desde las 5 de la mañana, hasta la 1 de la madrugada. En caso de dejar la unidad por más de un día, les cobrarán automáticamente la tarifa de otro día, sin que haya penalizaciones de por medio; la empresa encargada de operar el biciestacionamiento es Administraciones de Centrales de Transferencia, SA de CV (ACTM).⁶

“Usuarios del Tren Suburbano aseguraron que al viajar en bicicleta ahorran 14 pesos diarios de pasaje, pues el actual estacionamiento es gratuito, aunque si pagan los tres pesos diarios del nuevo biciestacionamiento su ahorro se reducirá a 11 pesos.”⁷

Este problema no es exclusivo de México, en Argentina, por ejemplo, el diario *La Nación* ⁸ denunció que a pesar del crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad y de que hay una ley que regula el precio que se debe pagar para estacionarlas, aún hay garajes que cobran hasta tres veces más que lo permitido por guardar el rodado durante una jornada. La normativa establece que por la estadía diaria el precio no debe superar el monto equivalente a la tarifa mínima de dos boletos de transporte colectivo interurbano con subsidio, o sea \$ 6. De la nota se traduce que uno: por Ley se permite el cobro regulado por estacionar bicicletas, y dos: debido a la creciente demanda, las empresas están cobrando más de lo permitido por ley. En México no debemos permitir que se lucre con el derecho a la movilidad y que las medidas de mitigación al cambio climático tengan un costo a la ciudadanía.

En consecuencia lo anterior, también me permito señalar que México se comprometió a “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” (Objetivo 11 ODS), para ello, entre otras acciones deberá:

- “Para 2030, **proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos** y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- Para 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.”⁹

En sí, debemos empezar a gestionar cambios desde el marco legal; una política pública acertada es hacer de las ciudades, espacios pensados para las personas y no para los automóviles. Impulsar planes de movilidad sustentable y realizar acciones concretas que se traducen en beneficio en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades al reducir tiempo, costo y minimizar daños colaterales al medio ambiente y a la salud, debe ser prioridad de los gobiernos y no un nicho de mercado para las corporaciones; no obstante, el Estado como política en la progresividad de los estímulos y subsidios para la movilidad y combate al cambio climático, deberá ampliar el porcentaje y los conceptos de deducibilidad para las personas físicas y morales que promueven el uso de la bicicleta; para la operatividad de ésta propuesta, solicito a ésta soberanía la aprobación de la presente iniciativa con proyecto de

Decreto

Primero. Se reforma la fracción XIV del artículo 34 de la Ley del Impuesto sobre la Renta.

Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:

XIV. **40 por ciento** para bicicletas convencionales, bicicletas y motocicletas cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables. **Se podrá deducir en los mismos términos, las inversiones en infraestructura que promuevan el uso de estos transportes, como ciclovías y biciestacionamientos, y los gastos de mantenimiento.**

Segundo. Se reforma el inciso A) del numeral II del artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático:

Artículo 34 . Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías y de infraestructura de transporte no motorizado, **en condiciones de accesibilidad y accequibilidad. Así?** como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta y **prohíban el cobro de cuotas por concepto de estacionamiento o uso de ciclovías.**

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor a partir en el ejercicio fiscal siguiente inmediato a su publicación en el Diario Oficial de la Federación .

Notas

1 Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible— aprobada por los dirigentes mundiales en septiembre de 2015 en una cumbre histórica de las Naciones Unidas — entraron en vigor oficialmente el 1 de enero de 2016. Con estos nuevos Objetivos de aplicación universal, en los próximos 15 años los países intensificarán los esfuerzos para poner fin a la pobreza en todas sus formas, reducir la desigualdad y luchar contra el cambio climático garantizando, al mismo tiempo, que nadie se quede atrás.

La agenda de desarrollo sostenible.
<http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/la-agenda-de-desarrollo-sostenible/>

2 Objetivo 17: Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible, disponible en:
<http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/globalpartnerships/>

3 Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) y Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat). 2015. Primer Informe Bienal de Actualización ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. INECC/Semarnat, México

4 Movilidad Urbana Sustentable, ITDP; Hacia una estrategia integral de movilidad urbana
http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable- MUS_.pdf

5 ídem.

6 Ciudadanos en Red; 3 pesos costará usar bici-estacionamiento de Tren Suburbano; 29 de junio de 2012
<http://ciudadanosenred.com.mx/3-pesos-costara-usar-bici-estacionamiento-de-tren-suburbano/>

7 ídem.

8 Musse Valeria, Estacionar bicicletas en garajes cuesta tres veces más que lo que dice la ley, La Nación, 25 de enero de 2015, Argentina.

<http://www.lanacion.com.ar/1771146-estacionar-bicicletas-en-garajes-cuesta-tres-veces-mas-que-lo-que-dice-la-ley>

9 Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
<http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de marzo de 2017.

Diputada Mirza Flores Gómez (rúbrica)