

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXIV LEGISLATURA

RECIBIDO
12:45 hrs
02 FEB. 2021
Evel. in. Hdz

DIRECCION DE APOYO
LEGISLATIVO

OFICIO: ALMG/XLIV/053/2021.

ASUNTO: INICIATIVA

San Raymundo Jalpan, Oaxaca a 02 de febrero del año 2021.

LIC. JORGE A. GONZÁLEZ ILLESCAS
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DEL HONORABLE CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA.
PRESENTE

PODER LEGISLATIVO
DEL ESTADO DE OAXACA
LXIV LEGISLATURA

RECIBIDO
02 FEB. 2021
12:31 hrs

SECRETARIA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Con fundamento en los artículos 50 fracción I y 55 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30 fracción I, 104 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; en estrecha relación con el diverso 60 y 61, del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, anexo el presente libelo de manera impresa y en formato digital Proposición con **PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN, DE TRÁMITE A INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORMAR EL ARTÍCULO 56 BIS Y ADICIONAR LOS ARTÍCULOS 278 BIS Y 395 BIS A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.**



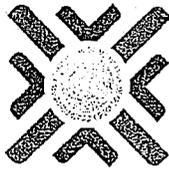
Lo anterior para el trámite legislativo correspondiente e incluido en el orden del día de la siguiente sesión ordinaria.

ATENTAMENTE

"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA RAZ"

DIP. ARSENIO LORENZO MEJÍA GARCÍA

DISTRITO VII



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

OFICIO: ALMG/XLIV /53/2021.

ASUNTO: PUNTO DE ACUERDO

San Raymundo Jalpan, Oaxaca a 02 de febrero de 2021.

**CC. INTEGRANTES DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
PRESENTES.**

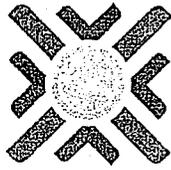
El que suscribe **DIP. ARSENIO LORENZO MEJÍA GARCÍA** integrante de la LXIV Legislatura del H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, con fundamento en los artículos 49, 50 fracción I y 55 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; en relación con los artículos 3° fracción XXXVII, 61 fracciones III, IV, V y VI, 100 fracción III y 136 fracción VI del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Oaxaca y del artículo 30 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca, someto a la consideración de ésta Soberanía la proposición con **PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN, DE TRÁMITE A INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORMAR EL ARTÍCULO 56 BIS Y ADICIONAR LOS ARTÍCULOS 278 BIS Y 395 BIS A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.**, en razón de las siguientes:

CONSIDERACIONES

¹Las necesidades de movilidad de las personas que se desplazan caminando o en bicicleta, a menudo la mayoría de los habitantes en una ciudad, siguen sin tenerse en cuenta, advierte el Informe Anual del Programa de Carreteras 2018. Esto ocurre a pesar, incluso, de los beneficios que supone invertir en peatones y ciclistas ya que pueden salvar vidas, ayudan a proteger el medio ambiente y a reducir la pobreza.

Satisfacer las necesidades de estos ciclistas y peatones sigue siendo, por tanto, crucial para solucionar los problemas de movilidad de las ciudades, para mitigar el aumento de las

¹ <https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

emisiones de gases de efecto invernadero debido al crecimiento de la población y para mejorar la calidad del aire y la seguridad vial.

Según la OMS, infraestructuras más seguras para caminar y montar en bicicleta garantizarían, entre otras cosas, la equidad en la salud. De hecho, para las comunidades urbanas más pobres, caminar y andar en bicicleta son medios de transporte más económicos para desplazarse. Asimismo, fomentar este tipo de transporte, puede reducir el riesgo de enfermedades cardíacas, derrames cerebrales, ciertos tipos de cáncer, diabetes e incluso la muerte. Así que mejorar las condiciones de este tipo de transporte supone beneficios para la salud, para la equidad y para la economía.

- La bicicleta es un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud.
- La bici puede servir como instrumento para el desarrollo, no solo como medio de transporte, sino también al facilitar el acceso a la educación, la atención de la salud y el deporte.
- La relación entre la bicicleta y su usuario fomenta la creatividad y la participación social; asimismo, permite al ciclista conocer de primera mano el entorno local.
- Es un símbolo del transporte sostenible y transmite un mensaje positivo para fomentar el consumo y la producción sostenibles; además, repercute beneficiosamente en el clima.

Antecedentes

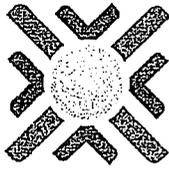
Reconociendo la singularidad, la longevidad y la versatilidad de la bicicleta, que lleva en uso dos siglos, y que constituye un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud, la Asamblea General decidió declarar el 3 de junio como Día Mundial de la bicicleta.

Alienta a los interesados a poner de relieve y promover el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo sostenible, reforzar la educación de los niños y los jóvenes, incluida la educación física, promover la salud, prevenir las enfermedades, fomentar la tolerancia, el entendimiento y el respeto y facilitar la inclusión social y la cultura de paz;

La Asamblea General valora positivamente la organización de marchas de bicicletas para fortalecer la salud física y mental y el bienestar, y desarrollar, así, una cultura de la bicicleta en la sociedad.

El Día Mundial de la Bicicleta

- Anima a los Estados Miembros a que presten una atención especial a la bicicleta en las estrategias de desarrollo intersectoriales y a que incluyan en las políticas y los programas de desarrollo internacionales, regionales, nacionales y subnacionales.
- Invita a los Estados Miembros a mejorar la seguridad vial y a integrarla en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte, en particular mediante la adopción de políticas y medidas dirigidas a proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, con el fin de



- obtener resultados más amplios en materia de salud, en particular la prevención de lesiones y enfermedades no transmisibles.
- Les anima a adoptar las mejores prácticas y los medios para promover la bicicleta entre la sociedad. A este respecto, ve con buenos ojos las iniciativas para organizar marchas de bicicletas, tanto nacional como localmente.
 - Alienta, además, a los interesados a promover el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo sostenible, reforzar la educación de los niños y los jóvenes, incluida la educación física, promover la salud, prevenir las enfermedades, fomentar la tolerancia, el entendimiento y el respeto y facilitar la inclusión social y la cultura de paz.

³El uso de la bicicleta en la Ciudad de México y su área metropolitana (ZMVM) ha crecido de forma importante en la última década, lo cual ha beneficiado a miles de personas. Esto se puede comprobar comparando los datos de la Encuesta Origen Destino (EOD) 2007 y 2017, que dan cuenta su incremento.¹

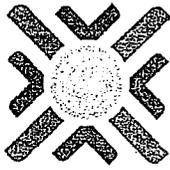
En la ZMVM se realizaron alrededor de 435 mil viajes en bicicleta en 2007, mientras que esta cifra aumentó a 720 mil viajes diariamente para 2017; es decir un incremento de 65%. Sin duda, la bicicleta no es el modo de transporte que obtuvo mayor crecimiento en diez años; sobre todo si se compara, por ejemplo, con el uso de Motocicletas, que ha mostrado crecimientos exponenciales en número de viajes e incluso en las tasas de motorización. Sin embargo, en 10 años el uso de la bicicleta sí ha crecido en la ZMVM y este texto pretende mostrar las principales características con las que se realizan estos viajes.

Viajes por entidades

Para lograr una comparación que permita identificar las principales tendencias de cambio en los viajes en bicicleta, comparamos los viajes a escala de la Ciudad de México (CDMX) y a escala de los Municipios Conurbados (MC). En la CDMX en 2007 se realizaban 107 mil viajes diariamente. Para 2017 se realizan 240 mil viajes en bicicleta cotidianamente, lo que representa un incremento de 124% en el número de viajes.

Por otro lado, los MC de la ZMVM continúan concentrando una mayor proporción de los viajes en bicicleta, tal como lo confirman las cifras de la EOD 2007 (75%) al igual que la EOD 2017 (67%); sin embargo, el aumento de los viajes entre estos municipios no ha sido significativo durante los últimos diez años. Profundizando, los viajes en bicicleta en los MC

² <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1859>



correspondían a 327 mil viajes en bicicleta en 2007; en contraste en 2017, alcanzaba un total de 479 mil viajes, lo que arroja un incremento porcentual de 46%. El incremento porcentual en un periodo de 10 años por parte de los MC es mucho menor que el de la Ciudad de México, es decir, el número de viajes no ha crecido al mismo ritmo.

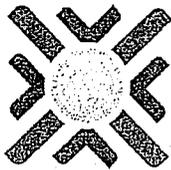
Teniendo en cuenta lo anterior, cabe preguntarnos si lo hecho en materia de movilidad no motorizada en la CDMX propició un aumento en el uso de la bicicleta o no, frente a los municipios conurbados (MC) de la ZMVM o viceversa. Con la información que tenemos, podemos suponer que existen factores como infraestructura, políticas públicas y/o fondos destinados a movilidad urbana sustentable en la Ciudad de México que han logrado mantener y aumentar en los últimos 10 años el número de viajes en bicicleta; lo que se contrapone con el evidente abandono en políticas públicas en favor del uso de la bicicleta como medio de traslado en los municipios conurbados.

Viajes por sexo y edad

Es importante observar la evolución que ha tenido el uso de la bicicleta como un medio de traslado que, en este caso, permite a las mujeres desplazarse en la ZMVM. En 2007 por cada diez viajes en bicicleta, dos eran realizados por mujeres; para 2017 por cada 10 viajes en bicicleta, ahora son tres los realizados por mujeres.

Es importante destacar el crecimiento en el uso de la bicicleta por parte de las mujeres en la Ciudad de México. Si bien los viajes en bicicleta se realizan en mayor proporción por el sexo masculino, las tendencias de crecimiento son mayores en el sexo femenino. Aquellos viajes realizados por mujeres en la Ciudad de México en 2007 daban un total de 22 mil viajes en bicicleta; ya para 2017 suman 58 mil viajes, que es un incremento de 163% o tres veces más el número de viajes en 10 años. Los viajes en bicicleta por parte del sexo masculino también tuvieron un incremento de 113%, pero fue mayor en el caso del del sexo femenino.

De acuerdo con un estudio de la investigadora del Colegio de la Frontera Norte (Cofef), Laura Angélica San Vicente López, el uso de la bicicleta, durante la contingencia sanitaria por el Covid-19, es alternativa que ayudará a mantener la distancia social y descongestionar el transporte público.



³En el documento denominado “El papel de la bicicleta en tiempos del Covid-19: Pedalear para transformar”, la investigadora señaló que debido a las necesidades de diversos sectores de la población que no han podido dejar de desplazarse en las ciudades, es necesario revisar alternativas de movilidad que reduzcan las posibilidades de contagio.

Mencionó que en algunos países, como Francia, ya se trabaja en una estrategia para que la bicicleta sea el medio de transporte que facilite el distanciamiento social, mientras que en la ciudad de Nueva York el alcalde se ha pronunciado a favor del ciclismo para fomentar el distanciamiento.

En Bogotá, Colombia, las autoridades agregaron 117 kilómetros de rutas temporales para ciclistas, y se proporcionó servicio de bicicletas públicas de forma gratuita para el personal de Salud, explicó.

“El pasado 18 de marzo la Alcaldía de la Bicicleta de Ciudad de México (CDMX) en conjunto con Bicicletas A.C. (una de las principales asociaciones ciclistas en la ciudad) y otros asesores, lanzaron un plan de contingencia que contempla la instalación de una red de ciclovías temporales que permita a las personas desplazarse en bicicleta de manera segura a sus centros de trabajo”, indicó.

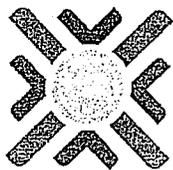
La investigadora refirió que son necesarias las ciclovías en las zonas metropolitanas del país, que permitan a las personas que tienen que trabajar, desplazarse bajo condiciones de seguridad vial y sin riesgos de contraer el virus por el uso del transporte público.

Agregó que es evidente que el uso de la bicicleta no resolverá del todo los problemas de movilidad urbana, sin embargo, es necesario repensar la forma en que se vive en las ciudades, y esta contingencia es una oportunidad para retomar a la bicicleta como un medio de transporte y no solo de deporte.

⁴“La bicicleta será la pequeña reina del desconfinamiento”: así ha resumido la ministra de Transición Ecológica francesa, Elisabeth Borne, las nuevas medidas pro-bici del país vecino, añadiendo que la bicicleta es “un medio de transporte por derecho propio, y no solo un pasatiempo”.

³ <https://www.24-horas.mx/2020/04/28/uso-de-la-bicicleta-puede-ayudar-a-reducir-contagios-de-covid-19/>

⁴ <https://www.ciclosfera.com/francia-bici-desconfinamiento/>



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

Veinte millones de euros. Una cifra que, comparada con otras (recordemos, por ejemplo, los más de 65.000 millones de euros que España destinó hace unos años para rescatar a los bancos), parece mínima, pero que al menos promete estimular el ciclismo urbano en Francia.

Así es: la ministra de Transición Ecológica francesa, Elisabeth Borne, anunció hoy un plan de 20 millones de euros, que incluyen medidas como cheques de 50 euros para reparar bicicletas (cambio de cadenas, frenos, llantas o grupos de cambio), clases para aprender a montar en bici, ayudas de hasta 400€ anuales a los trabajadores que se desplacen en bicicleta y la habilitación de ciclovías y nuevos espacios de estacionamientos temporales.

¿El objetivo? Según la ministra, que "la bicicleta sea la pequeña reina del desconfinamiento. Queremos que este periodo suponga un paso adelante en la cultura del ciclismo". El plan ha sido llevado a cabo en colaboración con la Federación de Usuarios de Bicicletas (FUB), cuya página web incluirá una lista con una red de reparadores donde se podrá arreglar el vehículo.

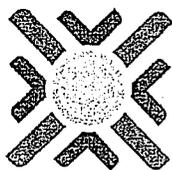
Según difundió su ministerio, Borne ha explicado que "el 60% de los viajes en bicicleta realizados en Francia en tiempos normales son de menos de 5 km, por lo que las próximas semanas representan una oportunidad para muchos franceses, ya sean ciclistas o no, para elegir la bicicleta para ir a trabajar o hacer viajes de proximidad". Y algo más: Elisabeth Borne afirmó que "la bicicleta es un medio de transporte por derecho propio, y no solo un pasatiempo".

Es por ello, que al no existir una legislación que proporcione paso al uso de la bicicleta propongo el siguiente:

DECRETO

Adición al Artículo 56 Bis para quedar de la siguiente manera:

Artículo 56 Bis.- Los trabajadores podrán desempeñar labores o tareas conexas o complementarias a su labor principal, por lo cual podrán recibir la compensación salarial correspondiente.



LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

Para los efectos del párrafo anterior, se entenderán como labores o tareas conexas o complementarias, aquellas relacionadas permanente y directamente con las que estén pactadas en los contratos individuales y colectivos de trabajo, **su medio de transporte sea en bicicleta a su centro de trabajo** o, en su caso las que habitualmente realice el trabajador.

Se adiciona un artículo 278 Bis y 395 Bis:

Artículo 278 Bis.- En los contratos colectivos, además de los descansos obligatorios, se estipulará la constitución de un día de descanso, por cada cincuenta días que el trabajador se transporte en bicicleta o un seguro de vida por viaje en bicicleta, lo que los contratantes acuerden, esto se realizará con cualquier institución bancaria nacional o de seguros que se señale en el contrato colectivo, dicho gasto será por convenio entre el sindicato y el patrón.

Artículo 395 Bis.- En el contrato colectivo, se establecerá que el patrón dará al trabajador o trabajadora un día de descanso, por cada cincuenta días que el obrero se transporte en bicicleta o un seguro de vida por viaje en bicicleta, lo que los contratantes acuerden, esto se realizará con cualquier institución bancaria nacional o de seguros que se señale en el contrato colectivo. Esta cláusula y cualesquiera otras que establezcan privilegios en su favor, no podrán aplicarse en perjuicio de los trabajadores o trabajadoras que no formen parte de algún sindicato y que ya presten sus servicios.

TRANSITORIO.

UNICO. - El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

PUNTO DE ACUERDO



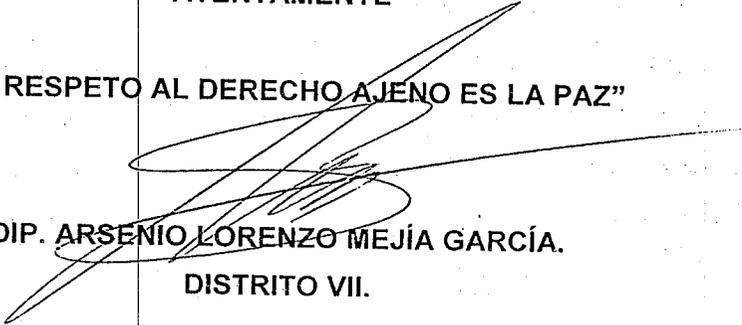
LXIV
LEGISLATURA
H. CONGRESO DEL
ESTADO DE OAXACA

EL CONGRESO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

ÚNICO: PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN, DE TRÁMITE A INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORMAR EL ARTÍCULO 56 BIS Y ADICIONAR LOS ARTÍCULOS 278 BIS Y 395 BIS A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

ATENTAMENTE

“EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ”


DIP. ARSENIÓ LORENZO MEJÍA GARCÍA.

DISTRITO VII.